

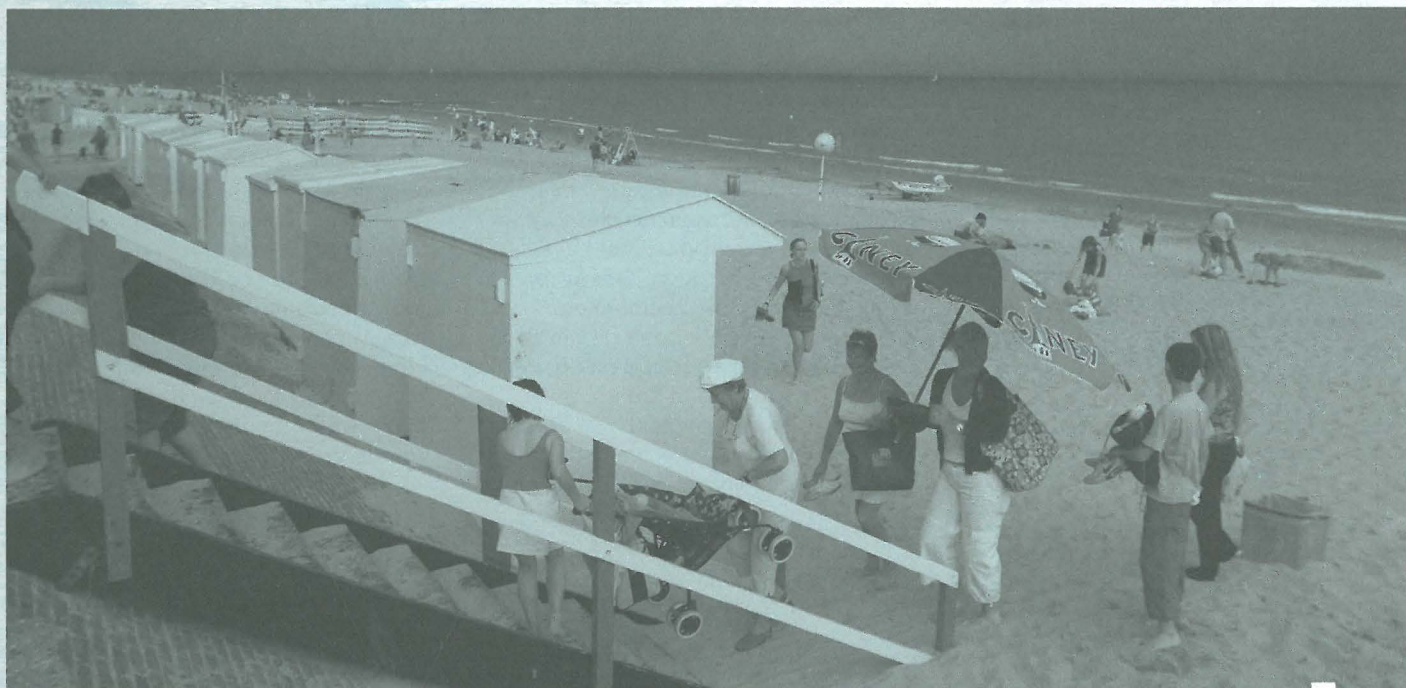
DE GROTE REDE

**NIEUWS
OVER ONZE KUST EN ZEE**

NIEUW!
'Zeewoorden' pag. 14
verklaard!

**Het ferryverkeer
over het Kanaal:
maritieme bruggen tussen
het Verenigd Koninkrijk
en het vasteland,
ook na de aanleg van
de Chunnel**

MD



JJS

**Het plotse noodweer
aan zee van
17 juli 2004:
als een duiveltje
uit een doosje**



BMM

**Hoge bijvangst van bruinvissen
bij strandvisserij
in het voorjaar van 2004**

Turend naar een zeekaart, hebt u zich misschien ook al eens afgevraagd waar al die vreemde namen van zandbanken en geulen hun oorsprong vinden. Namen als Trapegeer, Negenvaam of Thorntonbank – om er maar enkele te noemen – zijn gemeengoed onder zeevarenden. Toch kent nauwelijks iemand de historische of etymologische verklaring en achtergronden van deze 'zeewoorden'. Reden genoeg voor de redactie van de Grote Rede, het gratis infoblad over onze zee en kust, om de daad bij het woord te voegen en vanaf dit nummer het initiatief voor een nieuwe rubriek 'Zeewoorden' te ondersteunen. Met een team deskundigen gingen we aan de slag en al snel bleek eens te meer hoe boeiend het kan zijn experts met een uiteenlopende ervaring doelgericht samen te laten werken.

Het zeewoordenteam bestaat (in alfabetische volgorde) uit Roland Desnerck (auteur van het Oostends Woordenboek en diverse boeken over de visserij), Magda Devos (professor dialectiek en naamkunde aan de Universiteit Gent), Willem Lanszweert (conservator van het Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke), Jan Parmentier (doctor-assistent maritieme geschiedenis aan de Universiteit Gent), Tomas Termote (duiker/maritiem archeoloog) en Carlos Van Cauwenberghe (voormalig hoofd van de Hydrografische Dienst bij de afdeling Waterwegen Kust). In elk nieuw nummer van de Grote Rede zal deze groep telkens twee zeewoorden – één naam van een zandbank, geul of ander toponym, en één ander maritiem begrip – doorlichten en u laten delen in de boeiende geschiedenis ervan. De spits wordt alvast afgebeten door de termen 'Potje' (een diepte t.h.v. De Panne) en 'dukdalf' (de houten palen die in havens vaargeulen aanduiden en waarlangs schepen kunnen aanmeren). Op deze wijze hopen wij een forum te kunnen bieden voor interessante, overigens moeilijk traceerbare informatie, en u lezer, hiervan te laten meegenieten.

Daarnaast vindt u zoals gebruikelijk ook opnieuw drie bijdragen over zeeonderwerpen, elk met een verschillende invalshoek. Haveneconoom Theo Notteboom onderzocht hoe het gesteld is met het ferryverkeer van het vasteland naar Engeland na de aanleg van de Chunnel. Jan Haelters en Francis Kerckhof trekken in hun bijdrage aan de alarmbel voor wat betreft het vastgestelde aantal verdrinkingen van bruinvissen in warrelnetten aan onze kust. En David Dehenauw, KMI-weerman en manager van het Oceanografisch Meteorologisch Station van AWZ te Zeebrugge, legt u uit wat er zo bijzonder was aan de storm van 17 juli 2004. En natuurlijk wordt ook deze Grote Rede afgesloten met een resumé korte berichten met het nodige zoutgehalte!

HET FERRYVERKEER OVER HET KANAAL: MARITIEME BRUGGEN TUSSEN HET VERENIGD KONINKRIJK EN HET VASTELAND, OOK NA DE AANLEG VAN DE CHUNNEL

Of we ze nu bestempelen als 'maalboten', 'pakketboten' of 'ferries', één ding staat vast. Hun aanwezigheid aan onze kust is er even wezenlijk en natuurlijk als het geschreeuw van de meeuwen of het waaien van de wind. Generaties zijn opgegroeid met het voortdurend aan- en afvaren van deze witte ferryschepen naar en van Engeland, en beschouwden hun aanwezigheid als een vanzelfsprekendheid voor de toekomst. Maar dat was buiten de Chunnel gerekend. Met de komst van deze tunnelverbinding onder het Kanaal in 1994 verschenen donkere wolken aan de ferryhemel. Nu, tien jaar later, is het tijd om te evalueren hoe de Vlaamse ferryhavens Zeebrugge en Oostende het er van af brachten en wat de toekomst voor hen in petto heeft.

Een stap terug in de tijd

De geschiedenis van de overtochten over het Kanaal tussen Engeland en het Europese vasteland gaat ver terug. Tot de negentiende eeuw maakten zeilschepen de dienst uit op het woelige traject tussen Dover en Calais. Ongunstige nautische omstandigheden belemmerden vaak het aanmeren van de ranke, met zeilen getooide 'ferries'. Laagtij was koren op de molen van lokale zeemannen. Zij waren er als de kippen bij om de passagiers en hun bagage met gammele roeibootjes aan wal te brengen, zij het aan woekerprijzen. Menig zeilschip bleef echter geduldig het hoogtij afwachten om dan de houten

havenstaketsels aan te doen.

In 1820 kwam het stoomschip, weliswaar op kleine schaal, op de voorgrond om het maritiem vervoer van post tussen Calais en Dover te verzekeren. Enkele jaren later namen de kleine 'radboten' (houten schepen van circa 100 ton) sporadisch passagiers mee. Zeeziekte maakte onlosmakelijk deel uit van de overtocht. In 1850 maakten zeilschepen nog steeds de dienst uit, maar door de verbetering en de uitbreiding van de haveninstallaties waren hun aanlopen in havens zoals Dover niet langer gebonden aan het tij. Ook kwam er een eerste vaste verbinding Oostende-Dover met stoomboten in 1846. Deze Belgische staatsrederij zou tot 1997 blijven bestaan.

Tot de jaren 1940 werden ferries vooral bevolkt door passagiers die ofwel per trein ofwel per koets de inscheephaven bereikten. Het was kapitein Townsend die in de jaren dertig inspeelde op de groeiende automobiliteit door een oude mijn- en veer om te vormen tot de eerste autoferry. In 1939 liep de trafiek al op tot 39.000 voertuigen op jaarbasis. De wagens werden wel nog niet op- en afgereden ('roll on roll off' of kortweg 'roro') zoals nu het geval is, maar door kranen één per één aan boord gehesen. Na de tweede wereldoorlog verschenen beweegbare laad- en losbruggen ten tonele en kwam het echte roro-verkeer van de grond.



MD

Of we ze nu bestempelen als 'maalboten', 'pakketboten' of 'ferries', één ding staat vast. Hun aanwezigheid aan onze kust is er even wezenlijk en natuurlijk als het geschreeuw van de meeuwen of het waaien van de wind



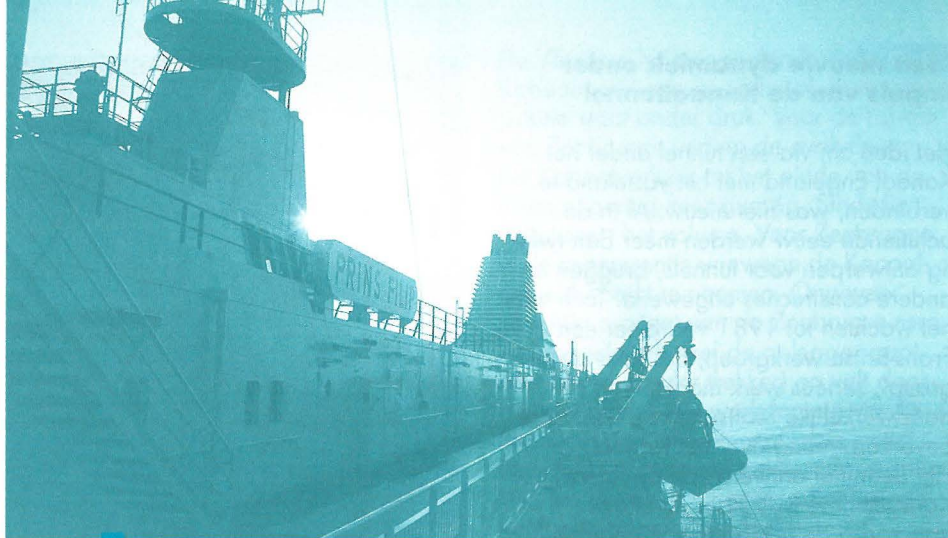
*Seecat geflitst
op motorways of
the sea...*

Het verkeer over het Kanaal op kruissnelheid

Het was wachten tot de jaren 1960 tot de volgende technische innovatie in het kanaalverkeer zijn opwachting maakte: de hovercraft. Dit voor die tijd futuristische zwevende tuig bereikte op korte tijd een voldoende schaalgrootte om honderden wagens en passagiers in recordtijd naar de overzijde van het Kanaal te brengen. De stijgende olieprijs in de jaren zeventig staken spaken in de wielen van de snelle opgang van de hovercraft, en in 2000 verdween de hovercraft van het toneel. Ook de bijzonder wendbare en snelle draagvleugelboten (of jefails) maakten enige tijd furore, maar moesten later plaats ruimen voor alternatieven. Zo verzorgden de jefails 'Princesse Clementine' en 'Princesse Stephanie' van de RMT (Regie voor Maritiem Transport) vanaf 1981 een dienst op het traject Oostende-Dover, om in 1997 te worden afgevoerd.

Woelige tijden

De jaren tachtig brachten grote veranderingen in het Kanaalverkeer. Jumboferries deden hun intrede met daaraan gekoppeld speciale tariefregelingen voor ondermeer dagtrippers. De toenmalige overheidsdienst RMT te Oostende spande op een bepaald moment de kroon met de ingebruikname in 1992 van de indrukwekkende Prins Filip op de Oostende-Dover route. Het schip was opgeleverd door de intussen verdwenen Boelwerf te Temse en kon uitpakken met een lengte van 164 m, een breedte van 27,7 m



JS

In 1992 kwam de Prins Filip van de RMT op de Oostende-Dover route in de vaart. Dit prestigieuze schip was opgeleverd door de toenmalige Boelwerf te Temse en kon uitpakken met een lengte van 164 m, een breedte van 27,7 m en een vervoerscapaciteit van 1350 passagiers, 710 auto's en 120 vrachtwagens. RMT verdween in 1997 en daarmee ook zijn vlaggeschip de 'Prins Filip'. Het schip vaart thans wel nog op de Dover-Calais route onder de naam 'Pride of Aquitaine'



JJS

De ramp met de Herald of Free Enterprise van de toenmalige rederij Townsend Thoresen betekende een grote smet op het ferrygebeuren. Op 6 maart 1987 kapseisde het schip nabij Zeebrugge met de boegdeuren nog open. De ramp eiste 192 mensenlevens. Plots kwam pijnlijk naar voren hoe kwetsbaar de hoekige en holle ferries wel waren

en een vervoerscapaciteit van 1350 passagiers, 710 auto's en 120 vrachtwagens. Met het ter ziele gaan van de RMT in 1997 verdween ook de Prins Filip van het toneel. Het schip vaart thans wel nog op de Dover-Calais route onder de naam 'Pride of Aquitaine'. In de jaren tachtig zag men ook steeds meer afzonderlijke vrachtdiensten hun opwachting maken om het hoofd te bieden aan de groeiende ongebeide en begeide opleggertrafik. Toch stapelden zich vanaf halfweg de jaren tachtig donkere wolken op voor de traditionele ferries. Twee ontwikkelingen droegen hiertoe bij: de Kanaaltunnel en de ramp met de Herald of Free Enterprise.

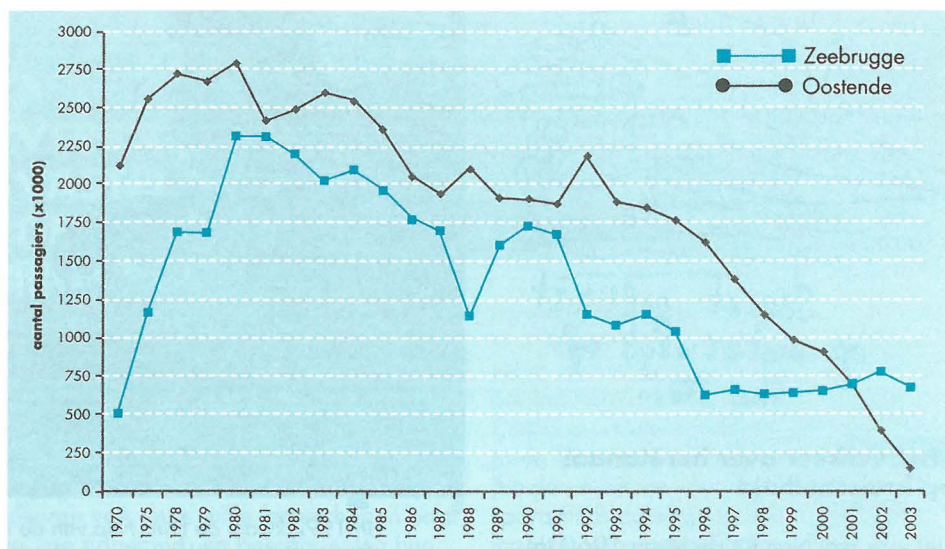
Het rampjaar 1987

De ramp met de Herald of Free Enterprise van de toenmalige rederij Townsend Thoresen (thans P&O European Ferries) betekende een grote smet op het ferrygebeuren. Op 6 maart 1987 kapseisde het schip nabij Zeebrugge met de boegdeuren nog open. De ramp eiste 192 mensenlevens. Plots kwam pijnlijk naar voren hoe kwetsbaar de hoekige en holle ferries wel waren. De ramp met de Herald of Free Enterprise en later met de Estonia (28 september 1994, 912 doden) zetten de Europese en nationale overheden en de maritieme wereld aan tot kordate actie, met een hele resem aan noodzakelijke regelgeving inzake bouw en veiligheid van rorosschepen als gevolg.

Een nieuwe dynamiek onder impuls van de Kanaaltunnel

Het idee om via een tunnel onder het Kanaal Engeland met het vasteland te verbinden, was niet nieuw. Al in de achttiende eeuw werden meer dan twintig ontwerpen voor tunnels, bruggen en andere constructies uitgewerkt. Toch was het wachten tot 1981 vooraleer een Frans-Britse werkgroep, de 'joint study group', serieus werk maakte van een daadwerkelijke realisatie van een vaste oeververbinding over het Kanaal. Het definitief ontwerp van de latere Kanaaltunnel was klaar in 1986. Van zodra de realisatie van de vaste oeververbinding zeer concrete vormen begon aan te nemen, groeide de onge-rustheid in de ferrysector. Verschillende analisten legden doemscenarios voor waarin de traditionele ferry (vooral op de Calais-Dover route) geen partij zou zijn voor de Chunnel. Halfweg de jaren tachtig domineerden Townsend Thorensen en Sealink de markt.

Op 6 mei 1994 werd de tunnel tussen het Engelse Folkestone en het Franse Sangatte dan eindelijk officieel geopend. Tien jaar later kan men stellen dat de komst van de Kanaaltunnel het concurrentie-veld in het Kanaalverkeer fel heeft gewijzigd. De capaciteitsuitbreiding zette de tarieven voor vracht- en passagiers-vervoer zwaar onder druk. Daarenboven verloren de rederijen een belangrijke inkomstenbron door de afschaffing van de taks-vrije verkoop tussen EU-lidstaten eind jaren negentig. De ferry-maatschap-pijen verhoogden hun dienstverlening door meer afvaarten te bieden. Dit ging gepaard met een schaalvergroting. Zo gingen Stena Line en P&O European Ferries in 1998 een joint venture aan. Ook legden rederijen vanaf einde van de jaren negentig grote snelle schepen in. Een typisch voorbeeld is de Seacat van Hoverspeed op de route Calais-Dover, een grote cata-



Evolutie van het passagiersvervoer in Zeebrugge en Oostende van 1970 tot 2003, op basis van cijfergegevens Vlaamse Havencommissie

maran met een transportcapaciteit die oploopt tot 600 passagiers en 80 auto's en een dienstsnelheid van 35 knopen of meer dan 60 km/u.

Terugval in het passagiers-vervoer

Mede door de ingebruikname van de Kanaaltunnel en de teloorgang van de RMT is de evolutie van het passagiers-vervoer voor Zeebrugge en Oostende ongunstig te noemen. In 2003 werden er via de haven van Zeebrugge circa 674.000 passagiers vervoerd, bijna uitsluitend van en naar het Verenigd Koninkrijk. Het staken van de ferrydien-sten naar Felixstowe en Dover in 2002 heeft de licht stijgende lijn, die sinds 1996 was ingezet, terug omgebogen. Er viel wel goed nieuws te rapen met de opstart door Superfast Ferries van de passagiers- en vrachtlijn Zeebrugge-Rosyth.

De passagierstrafiek in Oostende gaat reeds een hele tijd bergaf. In 2003 kreeg

de haven opnieuw een zware tegenslag te verwerken door het stopzetten van de ferrylijn vanuit Oostende naar Dover door de rederij Hoverspeed. In 2002 genereerde de Hoverspeed-lijn naar Dover nog circa 270.000 passagiers.

De passagierstrafiek van de Vlaamse havens (823.000 in 2003) steekt schril af tegen de 13,7 miljoen passagiers die marktleider Calais in 2003 behandelde. Toch betekende de opening van de Kanaaltunnel ook voor Calais het einde van de sterke opgang in de passagiers-traffic. Na het topjaar 1997, waarin de haven meer dan 20 miljoen passagiers verwerkte, vielen de passagiersaantallen geleidelijk terug tot het eerder genoemde cijfer.

Zeebrugge en Oostende in het vrachtvervoer

Het aantal vervoerde vrachtwagens en trailers van en naar het Verenigd Koninkrijk is weergegeven in de tabel op pag. 5. Het concurrentieveld voor dit type van vervoer omvat de Franse havens

Calais, Dieppe, Boulogne, Cherbourg en Le Havre, de Nederlandse havens Rotterdam, Scheveningen en Vlissingen en de Belgische havens Zeebrugge en Oostende. Deze havens hebben vaste ferrydiensten naar het Verenigd Koninkrijk.

Het roro-verkeer over het Kanaal is de afgelopen 20 jaar sterk toegenomen en de verwachtingen zijn dat deze groei zich verder zal doorzetten. Het marktaandeel van de Vlaamse havens is evenwel stelselmatig afgenomen van bijna 40% in de jaren tachtig tot circa 23% in 2002.





MD

Het globale roro-verkeer over het Kanaal is de afgelopen 20 jaar sterk toegenomen en de verwachtingen zijn dat deze groei zich verder zal doorzetten. Het marktaandeel van de Vlaamse havens is evenwel stelselmatig afgenomen van bijna 40% in de jaren tachtig tot circa 23% in 2002



MD

Het verdwijnen van RMT heeft de vrachtrafiek vanuit Oostende na 1997 aanvankelijk sterk doen terugvallen. Thans heeft Oostende zich duidelijk herpakt en liep de trafiek in 2002 reeds op tot 228.000 begeleide en onbegeleide trailers, en tot 284.000 in 2003

De Vlaamse havens spelen in de Kanaalmarkt een cruciale rol, maar deze positie staat onder druk. Voor de haven van Zeebrugge verliep de evolutie van het Kanaalverkeer tot het einde van de jaren negentig zeer gunstig. Sindsdien stabiliseert het volume. Voor Zeebrugge is de concurrentie vanwege de Kanaaltunnel beperkt te noemen. Ongeveer zeventig procent van de Zeebrugse roro is onbegeleid (enkel de oplegger gaat aan boord zonder trekker) en valt daarom niet binnen het werkdomein van Le Shuttle in de Kanaaltunnel waar enkel begeleid vervoer met trekker plaatsgrijpt. Van het begeleid verkeer in Zeebrugge heeft een aanzienlijk deel een bestemming of herkomst in het noorden van Groot-Brittannië, ver weg van de Kanaaltunnel.

De haven van Oostende heeft meer te kampen met concurrentie van de Kanaaltunnel. Het vrachtverkeer van de haven van Oostende is voor een groot deel begeleid. Het verdwijnen van RMT heeft de trafieken sterk doen terugvallen. Thans heeft Oostende zich duidelijk herpakt en liep de trafiek in 2002 reeds op tot 228.000 begeleide en onbegeleide trailers, en tot 284.000 in 2003.

Het beleid

Het beleid van de Europese Commissie is sterk gericht op de aanmoediging van het intermodaal vervoer en de zogenaamde shortsea shipping. De Kanaaltunnel kreeg als intermodale spoorweg reeds heel wat aandacht en sinds enkele jaren gaat met het concept 'motorways of the seas' (snelwegen van de zee) een sterke impuls uit naar alle vormen van kustvaart en ferryverkeer. Vanuit beleidshoek heeft de drukke Kanaaltransit dus principieel de wind in de zeilen. De Kanaalmarkt blijft echter een moeilijke en hoogst dynamische markt. Het segment van het passagiersvervoer lijkt de havens van Zeebrugge en vooral Oostende wat de rug toe te keren, maar voor het vrachtvervoer, vooral dan het onbegeleid vervoer in relatie tot het midden en noorden van het Verenigd Koninkrijk, liggen de kaarten veel gunstiger. Zowel Zeebrugge als Oostende hebben in de toekomst ontegensprekelijk een blijvende rol te vervullen als vooraanstaande knooppunten langs één van de drukste 'Motorways of the Sea'.

Theo Notteboom

Duizendtallen	1984	1987	1990	1993	1996	1999	2002
Scheveningen	70	57	65	69	106	186	224
Rotterdam	268	357	428	437	483	524	565
Vlissingen	48	60	77	65	74	48	50
Nederland	386	474	570	571	663	760	839
Zeebrugge	385	595	788	769	829	1.017	946
Oostende	190	158	166	170	158	60	228
België	575	753	954	939	987	1.077	1.174
Dunkerque	49	93	146	223	65	9	285
Boulogne	59	71	85	17	4	40	0
Calais	307	398	574	746	860	1.490	1.449
Le Shuttle (Eurotunnel)					519	839	1.231
Dieppe	50	59	59	46	48	1	22
Le Havre		71	88	114	115	98	87
Frankrijk	465	692	952	1.146	1.611	2.477	3.074
TOTAAL	1.426	1.919	2.476	2.656	3.261	4.314	5.087

Marktaandeel Vlaamse havens	40,3%	39,2%	38,5%	35,4%	30,3%	25,0%	23,1%
-----------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

De overslag van vrachtwagens/trailers van en naar het Verenigd Koninkrijk (in duizendtallen) gedurende de periode 1984-2002. Hoewel de overslag in Belgische zeehavens is toegenomen, is het relatieve marktaandeel teruggevallen van bijna 40% tot ca. 23% (bron: op basis van cijfergegevens MBZ, de Vlaamse Havencommissie en DETR)

HOGE BIJVANGST VAN BRUINVISSEN BIJ STRANDVISSERIJ IN HET VOORJAAR VAN 2004

De bruinvis is met zijn maximale lengte van 1,8 m de kleinste walvisachtige die in de Noordzee leeft. Na decennia van vrijwel afwezigheid, komt dit zeezoogdier sinds de tweede helft van de jaren 1990 opnieuw vrij algemeen voor in de Belgische zeegebieden. Vooral in het voorjaar (januari tot mei) worden hier vaak bruinvissen waargenomen. Ook het aantal strandingen vertoont al een tijdje een stijgende trend. Tussen 1990 en 1996 werden jaarlijks 3 tot 6 gestrande bruinvissen gerapporteerd. Tussen 1997 en 2004 waren dat er 8 tot 37 (in 2003) per jaar. In 2004 (tot 20 september) verzamelde de Beheerseenheid Mathematisch Model Noordzee (BMM) – die de opvang van en het onderzoek naar gestrande zeezoogdieren in België coördineert – reeds 38 dode bruinvissen.

Voor de stijging in het aantal bruinvissen in de Belgische zeegebieden (en in de zuidelijke Noordzee in het algemeen) bestaan een aantal mogelijke verklaringen. In de zuidelijke Noordzee bevindt zich opnieuw meer haring en sprat (soorten waarmee de bruinvis zich voedt), onder meer als gevolg van de maatregelen genomen in de Europese Gemeenschappelijke Visserijpolitiek. Verder kan het terugdringen van vervuiling een positief effect hebben op de aanwezigheid van bruinvissen in onze

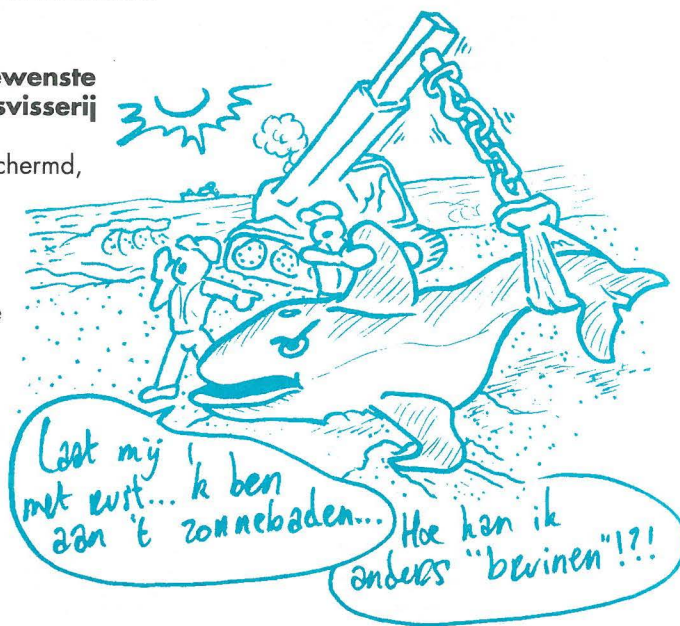
kustwateren. Het is ook mogelijk dat de populatie van de bruinvis in de Noordzee eigenlijk niet aangroeit, en dat de hogere aantallen in het zuidelijk deel het gevolg zijn van een verplaatsing van een deel van de populatie. Dit kan bijvoorbeeld het gevolg zijn van een verminderd voedselaanbod in de centrale en noordelijke Noordzee.

Bruinvissen: een ongewenste bijvangst in de beroepsvisserij

De bruinvis wordt strikt beschermd, onder meer in de nationale wetgeving. In een aantal internationale overeenkomsten en verdragen (ASCOBANS – het Verdrag inzake de bescherming van kleine walvisachtigen in de Noordzee en de Oostzee, de Europese Habitatrichtlijn en de Noordzeeconferenties) worden mogelijke maatregelen onderzocht voor het terugdringen van incidentele vangsten van bruinvissen.

Een probleem dat zich immers stelt bij de bescherming van deze soort, is de incidentele bijvangst die vooral voorkomt in zgn. 'staand want' of 'warrelnetten'.

In de hele Noordzee verdrinken elk jaar duizenden bruinvissen in dergelijke netten. Deze bijvangst van zeezoogdieren staat in schril contrast tot het relatief milieuvriendelijke karakter van de beroeps-warrelnetvisserij in vergelijking met bijvoorbeeld de boomkorvisserij. Warrelnetvisserij kent in verhouding immers heel weinig bijvangst van ongewenste soorten (vis, ongewervelden) en van ondermaatse vis, veroorzaakt vrijwel geen bodemverstoring, en vereist relatief weinig brandstof.

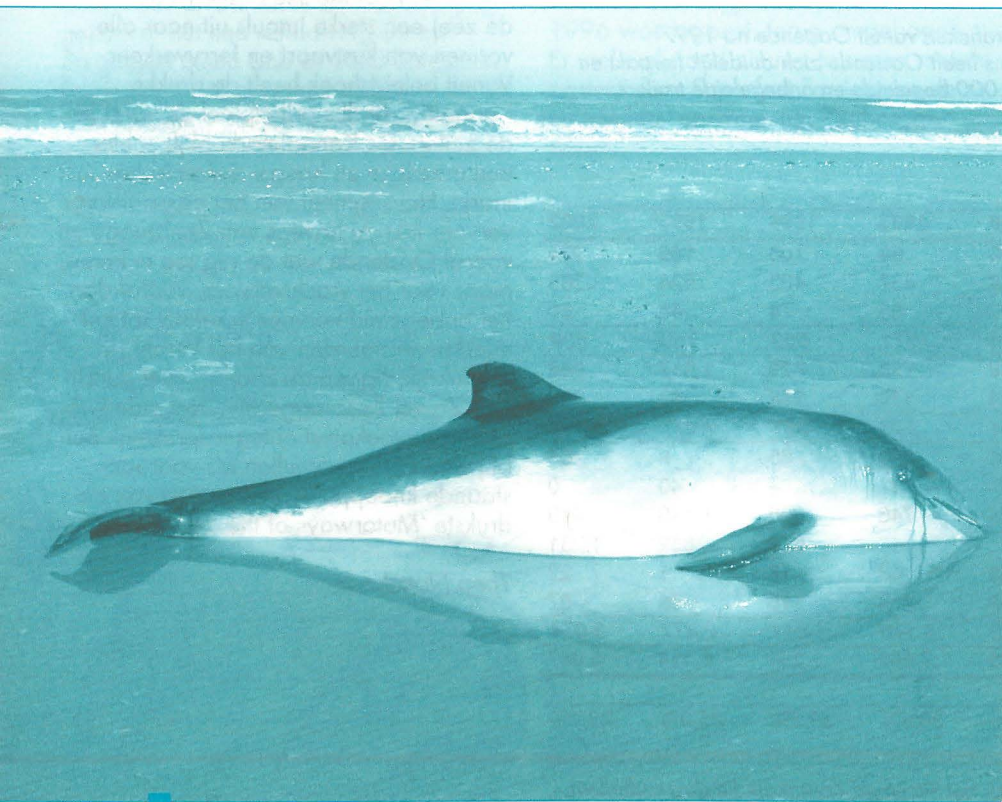


Wetenschappers en vissers werken op internationaal vlak samen bij het onderzoek naar de beperking van de bijvangst van bruinvissen in de beroepsvisserij.

Ook vissers betreuren immers de vangst van zeezoogdieren in hun netten, en willen die dan ook zo veel mogelijk vermijden. In het kader van de Gemeenschappelijke Visserijpolitiek van de Europese Commissie (en in uitvoering van de Europese Habitatrichtlijn) werden zeer recent een aantal maatregelen genomen om de bijvangsten in de beroepsvisserij te verminderen.

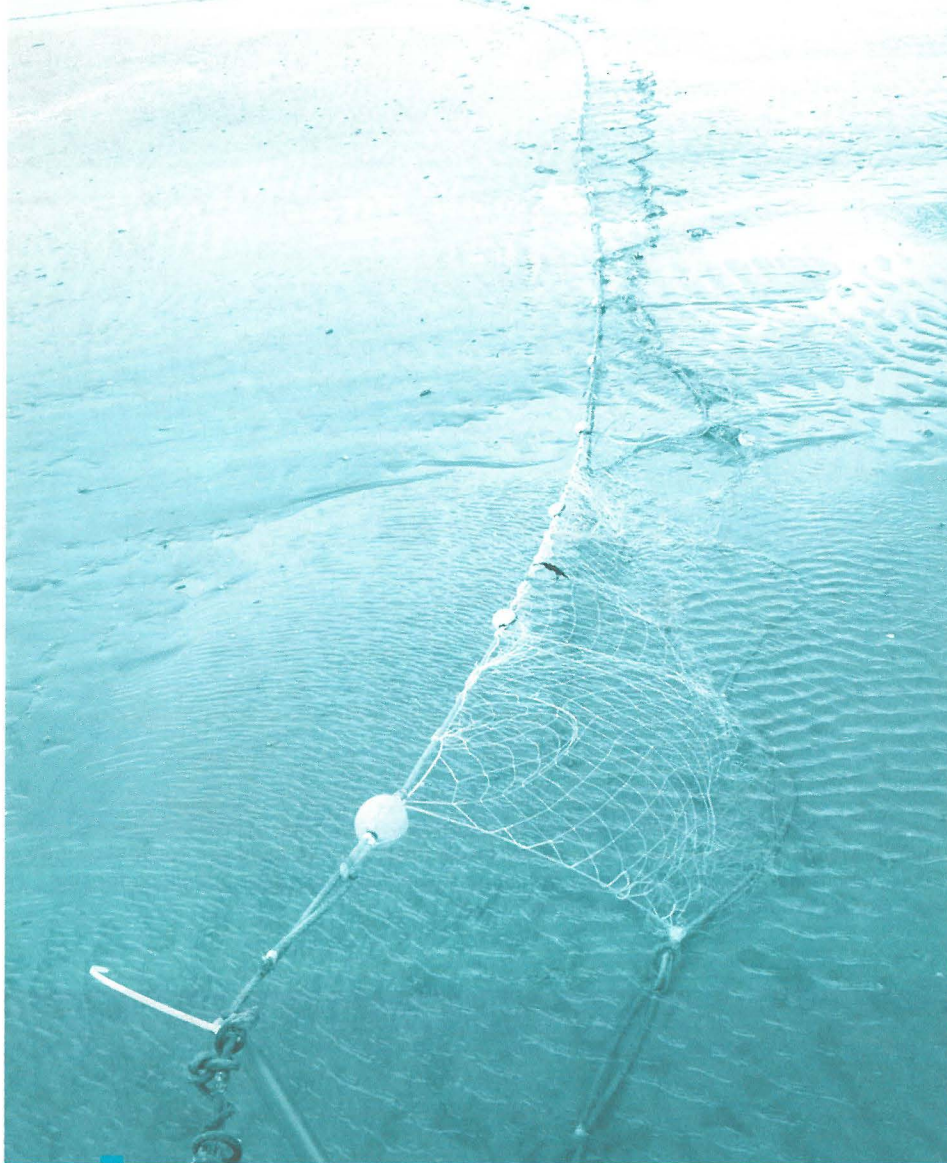
De recreatieve warrelnetvisserij en de bruinvis

Voor recreatieve visserij bestaan enkele nationale reglementen. Zo is het verboden om bij deze vorm van recreatie warrelnetten vanaf bootjes in zee uit te zetten. Daarnaast werd, als beschermingsmaatregel voor onder meer zeezoogdieren, in 2001 een Koninklijk Besluit uitgevaardigd waarbij recreatieve strandvisserij met warrelnetten beneden de laagwaterlijn verboden werd (Belgisch Staatsblad 14 februari 2002). Naast warrelnetten zetten recreatieve



BMM

Het aantal strandingen van bruinvissen op onze stranden is de afgelopen vijftien jaar gevoelig toegenomen: van jaarlijks 3 tot 6 tussen 1990 en 1996, tot meer dan 30 in 2003 en 2004



BMM

De recreatieve warrelnetvisserij is aan onze kusten gereguleerd. Zo is het verboden om warrelnetten vanaf bootjes in zee uit te zetten of lager dan de laagwaterlijn op te stellen

vissers ook andere types net uit op het strand, zoals fuiken en zgn. platte netten. De periode waarbinnen de grootste vangsten kunnen behaald worden bij strandvisserij is maart tot mei. Dan worden ook het hoogste aantal netten geplaatst. In deze tijd van het jaar zoekt paaiende tong zeer ondiep water op, en bij hoog tij zelfs het ondergelopen strand. Dit is ook de periode waarin veel bruinvissen aan onze kust vertoeven.

Tussen 27 januari en 31 mei 2004 werden op onze stranden 23 dode bruinvissen aangetroffen. Daarvan waren ten minste negen, maar mogelijk 13 exemplaren verdronken in visnetten, alle tussen 17 maart en 8 mei. Van deze dieren verdronken er ten minste vijf in netten die bij recreatieve visserij ingezet worden vanaf het strand. Van de vier andere dieren kon niet vastgesteld

worden bij welke visserij ze verdronken waren. Van drie van de bijvangst-dieren is het zeker dat ze in recreatieve warrelnetten (zie foto) verdronken, en het is waarschijnlijk dat dergelijke netten verantwoordelijk zijn voor alle, of tenminste voor het grootste gedeelte van de bijvangst bij strandvisserij. De bijvangst kon niet enkel via uiterlijke sporen vastgesteld worden (zie foto). Ook het inwendig onderzoek tijdens de autopsie toonde duidelijk aan dat de dieren verdronken waren.

Het aantal vastgestelde bijvangsten van bruinvissen moet beschouwd worden als een minimum. Het is mogelijk dat nog meer dieren verdronken, en dat die ofwel niet aanspoelden, of dat de kadavers door derden verwijderd werden van het strand. Medewerkers van het Centre de Recherche sur les Mammifères Marins, het Franse nationale strandingnetwerk, deelden ons mee dat in het voorjaar van 2004 ook in Noord-Frankrijk relatief hoge aantallen bijvangsten van bruinvissen voorkwamen bij strandvisserij.

Gezien de vastgestelde bijvangst, en gezien de verplichtingen op nationaal en internationaal vlak om deze kwetsbare soort beter te beschermen, lijken bijkomende maatregelen m.b.t. recreatieve visserij noodzakelijk.

Ook uw waarnemingen zijn van tel

Gegevens over strandingen van zeezoogdieren, en opmerkelijke waarnemingen van zeezoogdieren in Belgische zeegebieden, kunt u terugvinden op de website van de BMM: <http://www.mumm.ac.be>. Strandingen kunnen gemeld worden aan de BMM, of aan een gemeentelijke dienst (politie, brandweer, ...). Ook waarnemingen van levende zeezoogdieren betreffen nuttige informatie, en worden opgenomen in het databestand van de BMM. Ze kunnen gemeld worden via e-mail op: dolphin@mumm.ac.be.

We houden eraan alle medewerkers aan het tussenkomstnetwerk voor het wetenschappelijk onderzoek van gestrande zeezoogdieren te bedanken.

Jan Haelters
en Francis Kerckhof
Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee (BMM),
Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen (KBIN).



BMM

Het is waarschijnlijk dat warrelnetten verantwoordelijk zijn voor alle, of voor tenminste het grootste deel van de bijvangst aan bruinvissen bij de strandvisserij. Hier een close-up van de snuit van één van de aangespoelde bruinvissen waarop duidelijk sporen van verstrikking in een warrelnet te zien zijn

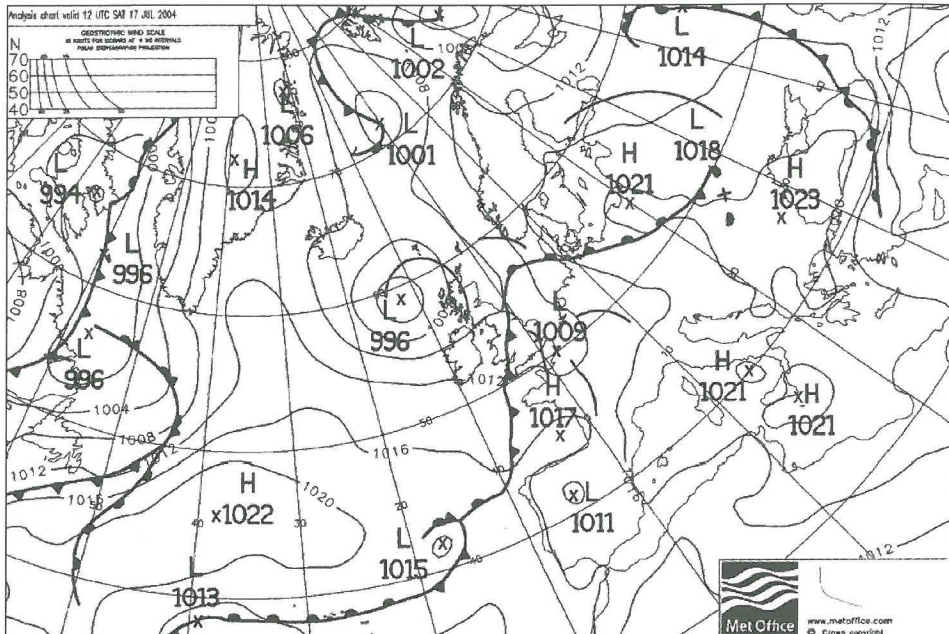


HET PLOTSE NOODWEER AAN ZEE VAN 17 JULI 2004: ALS EEN DUIVELTJE UIT EEN DOOSJE

Zaterdagmiddag 17 juli 2004. Het is broeierig heet en rustig weer, ideaal om op het strand te liggen of een boottocht op zee te maken. Er was plaatselijk hevig onweer aangekondigd vanaf de middag, maar dat leek uit te blijven. Rond de middag was er geen wolkje aan de hemel en velen dachten wellicht dat de kans op onweer verkeken was. Niets was minder waar, zo bleek. Nauwelijks enkele uren later werd de kust geconfronteerd met een spectaculaire weersomwenteling, lokaal zelfs met water- of windhozen en zeer hevige rukwinden. Hoe kon dit gebeuren?

Wat vertelden de weerkaarten?

Kort na de middag wordt er langs de voorzijde van een koufront, dat zich uitstrekt over de nabije Atlantische Oceaan, warme, mogelijk onstabiele lucht van over Spanje naar onze regio gevoerd. Ten oosten van het koufront, boven Frankrijk en Groot-Brittannië bevinden zich enkele thermische 'vores'.



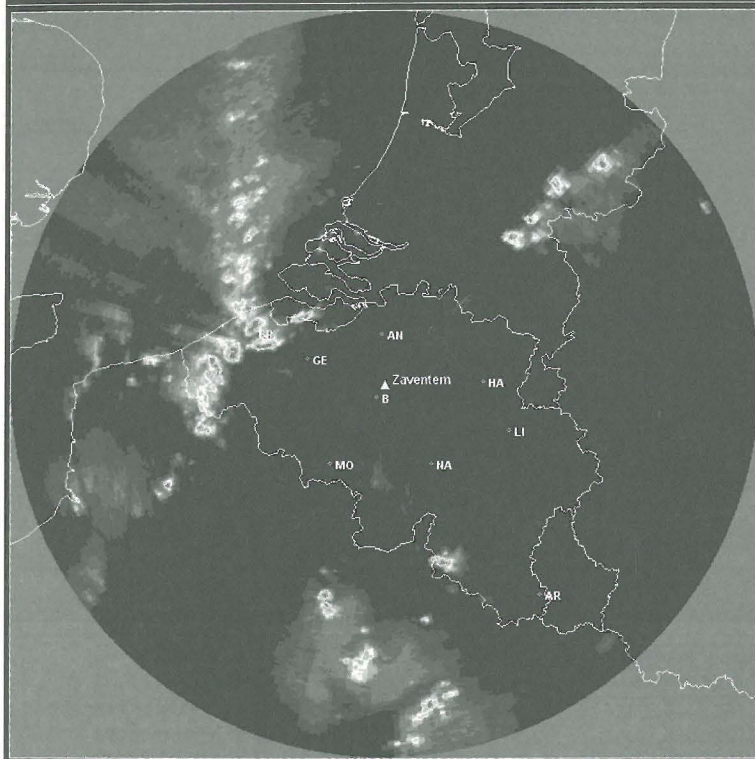
De Britse weerkaart van 17 juli 2004, 14 uur lokale Belgische tijd, toont een koufront over de nabije Atlantische Oceaan, waarlangs warme, onstabiele lucht van over Spanje naar onze regio wordt gevoerd (bron UK Met Office)



JJS

Op zaterdagmiddag 17 juli 2004 was het broeierig heet en rustig weer, ideaal om op het strand te liggen of een boottocht op zee te maken. Er was plaatselijk hevig onweer aangekondigd vanaf de middag, maar dat leek uit te blijven. Rond de middag was er geen wolkje aan de hemel en velen dachten wellicht dat de kans op onweer verkeken was. Niets was minder waar, zo bleek. Nauwelijks enkele uren later werd de kust geconfronteerd met een spectaculaire weersomwenteling, lokaal zelfs met water- of windhozen en zeer hevige rukwinden

17.07.2004
14:30:02



mm/h
 >= 100
 70 - 100
 50 - 70
 40 - 50
 30 - 40
 25 - 30
 20 - 25
 15 - 20
 10 - 15
 5 - 10
 3 - 5
 1 - 3
 0.5 - 1
 0.3 - 0.5
 0.1 - 0.3

PRF: 600 Hz
 Range: 240.0 km
 Resolution: 0.667 km
 A/B: 200.0/1.6

Belgisch
 Radar Zaventem

Radarbeeld van België en omgeving op 17 juli 2004 om 16u30 lokale tijd. Duidelijk te zien is het onweer dat zich aan onze kust aanmeldt (bron: KMI)



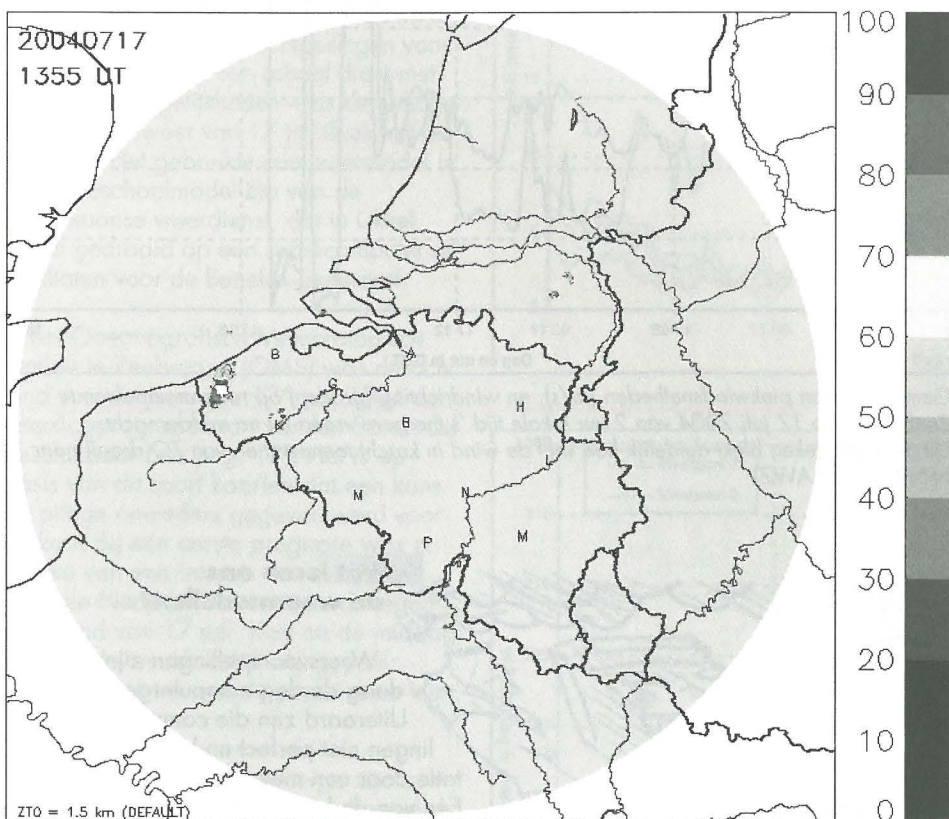
Dit zijn onweerszones die in meteorologische termen en onder deze specifieke omstandigheden ook wel "Spaanse pluim" worden genoemd.

In deze weersituatie ligt er een koufront tegen de westkusten van Wales, Bretagne en Spanje. Voor dit front uit bevindt zich een 'pluim' van warme vochtige lucht, die zich uitstrekt vanaf de Sahara of Spanje tot aan Oost-Engeland of Nederland. Onweersstoringen die daarin boven Spanje of Zuid-Frankrijk ontstaan, kunnen worden meegevoerd naar onze omgeving en hier uitermate actief zijn. De Britse weerkaart van 14 uur (lokale Belgische tijd) illustreert dit passend (zie kaart vorige pagina).

De temperatuur aan onze kust loopt door transport van deze zeer warme zuidelijke lucht op tot 30°. In de vroege namiddag bevindt zich een convergentielijn boven de Noordzee. Deze zone waar koude en warme luchtlagen elkaar ontmoeten, veroorzaakt op dat moment reeds onweer aan de Engelse zuidoostkust en het aanpalende deel van de Noordzee.

Rond 16u30 groeit het neerslaggebied van deze zone uit naar het zuiden en bereikt zo de Noordfranse kust van Calais en Duinkerke. Op dat moment is het in die regio, net als bij ons, 30° en waait de wind zwak tot matig uit zuidoostelijke tot zuidelijke richting. Ten westen van de convergentielijn komt de wind uit zuidwest. Daardoor is er een groot temperatuurcontrast op de convergentielijn, met temperaturen van 30° ten oosten ervan en slechts 18° ten westen. Het zware onweer verplaatst zich naar onze kust en is duidelijk te zien op een radarbeeld van 16u30 lokale tijd (zie kaart linksboven).

Aan de hand van specifieke computermodelberekeningen die 's ochtends beschikbaar waren, blijkt dat er een belangrijke 'windschering' is in de onderste en middelste laag van de troposfeer (d.i. de onderste 11 km van de atmosfeer), meer bepaald boven zee en net voor de Engelse zuidoostkust. De term 'windschering' gebruikt men wanneer de wind in de hogere luchtlagen van snelheid en/of richting verandert, en dit in verticale zin.



Om 15u55 lokale tijd registreerden radarbeelden felle hagelbuien in de Westhoek (bron: KMI)

Windschering werkt de hevigheid van de windstoten of het optreden van windhozen in de hand. De onstabiliteit was door het warme weer zeer groot, met als gevolg grote stijgstromen in de buien, en daarmee gekoppeld zeer zware turbulentie, dito windstoten, en hagelstenen van enkele cm of meer. Op het radarbeeld van 15u55 is de hagelactiviteit in de Westhoek duidelijk te zien (zie kaart pag. 9).

Ook blijkt dat de zeer zware windstoten zich op een grote schaal voordoen langs de convergentielijn. Dat wijst op een combinatie van windhozen, die bevestigd zijn door TV-beelden en meerdere getuigen, en valwinden of 'downbursts'. Enkele windhozen vormden zich boven water en worden dan waterhozen genoemd.

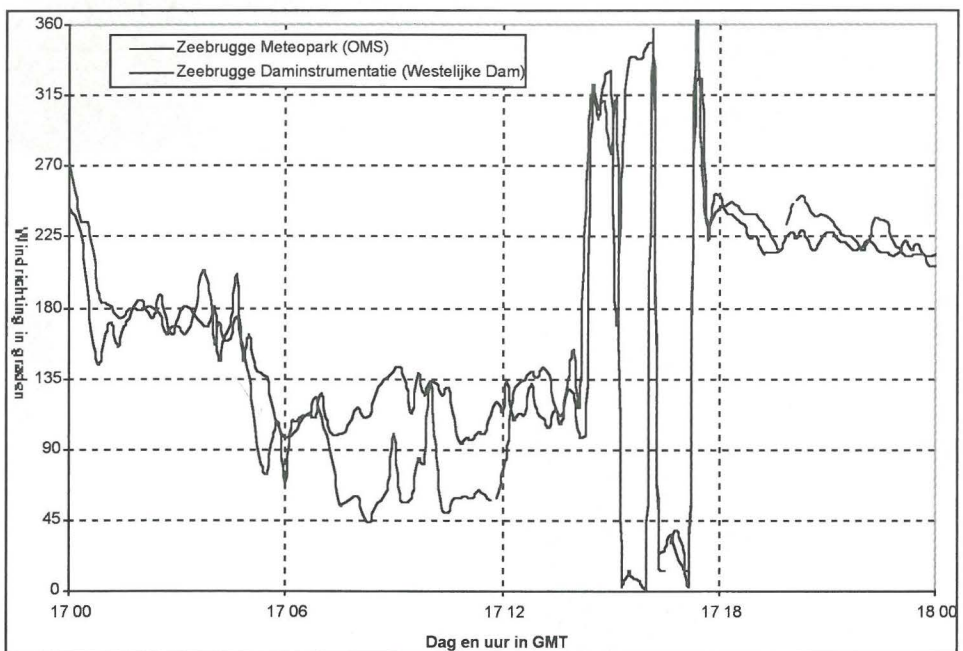
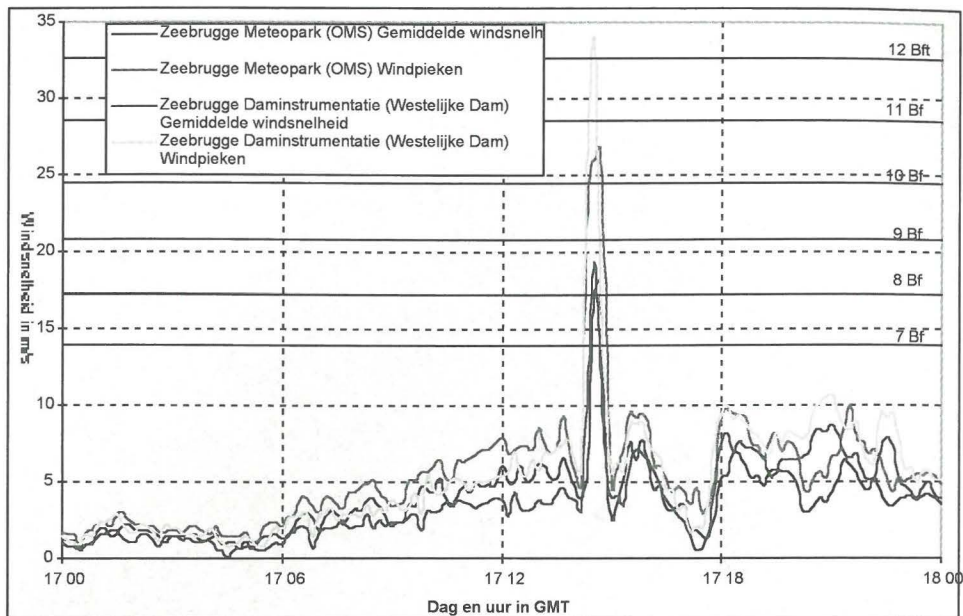
Als een donderslag bij heldere hemel...

De wind

Op het meteostation Zeebrugge deed het zachte briesje uit ZO (3 Bft) na de middag nauwelijks vermoeden wat er op til was. Tot om 16u30 lokale tijd de wind plots aantrekt tot 8 Bft en snel draait naar NW. Op de Zeebrugse westdam registreert men een zeer zware windstoot van 34 m/s (122 km/u). De wind blijft uit noordelijke richtingen waaien tot iets vóór 20u00 lokale tijd, waarna ze draait naar ZW en afzwakt tot een gemiddelde windkracht van 3 Bft (zie fig. hiernaast). Op de Westhinder, ca. 30 km op zee (zie fig. volgende blz.), doet zich een gelijkaardig fenomeen voor, maar de toename in windkracht verloopt er geleidelijker. De wind verandert van NNO 4 Bft om 14u40 lokale tijd naar WNW 9 Bft om 15u40, om vervolgens af te nemen naar ZW 5 Bft. De piek in windsnelheid bedraagt hier 32 m/s (115 km/u). Op het KMI-station Oostende Pier werd op ongeveer hetzelfde tijdstip als in Zeebrugge een windkracht 9 Bft gemeten met rukwinden tot 105 km/u.

De golven

De significante golfhoogte, een veelgebruikte maat overeenstemmend met de hoogte van de hoogste 33% golven uit een bepaalde meetperiode, steeg aan de Westhinder van 30 cm om 15u00 lokale tijd tot 100 cm om 16u15 (zie fig. pag.12). Rond 17u15 zijn de golven opnieuw gezakt tot 50 cm. De golfpieken aan de Westhinder lopen op tot 160 cm. Op de lokaties dicht bij de kust stijgen de golven rond 16u00 van 25 cm tot rond 70 cm met golfpieken van 100 tot 140 cm. Tegen 18u00 zijn de golven alweer afgezwakt tot ca 50 cm. De golven blijven nadien ca. een halve meter hoog.



Gemiddelde en piekwindsnelheden (m/s), en windrichting (graden) op twee meetpunten te Zeebrugge op 17 juli 2004 van 2 uur lokale tijd 's morgens vroeg tot na middernacht. Uit deze grafieken blijkt duidelijk hoe snel de wind in kracht toeneemt en van ZO draait naar N-NW (bron: AWZ)



Wat leren ons de weermodellen?

Weersvoorspellingen zijn vandaag de dag computergesteund. Uiteraard zijn die computervoorspellingen niet perfect en blijft de interpretatie door een meteoroloog onontbeerlijk. Eén van de knelpunten is het nauwkeurig inschatten van lokale weersfenomenen zoals buien, onweer, enz. Zo kunnen buien nog steeds niet "tot aan uw voordeur" worden voorspeld. Het voorspellen van plaatselijke buien per provincie kan soms nog net, voorspellen per gemeente blijft alsnog wishful thinking. Toch onderzoekt het KMI, met erg complexe en zeer gedetailleerde computermodellen,



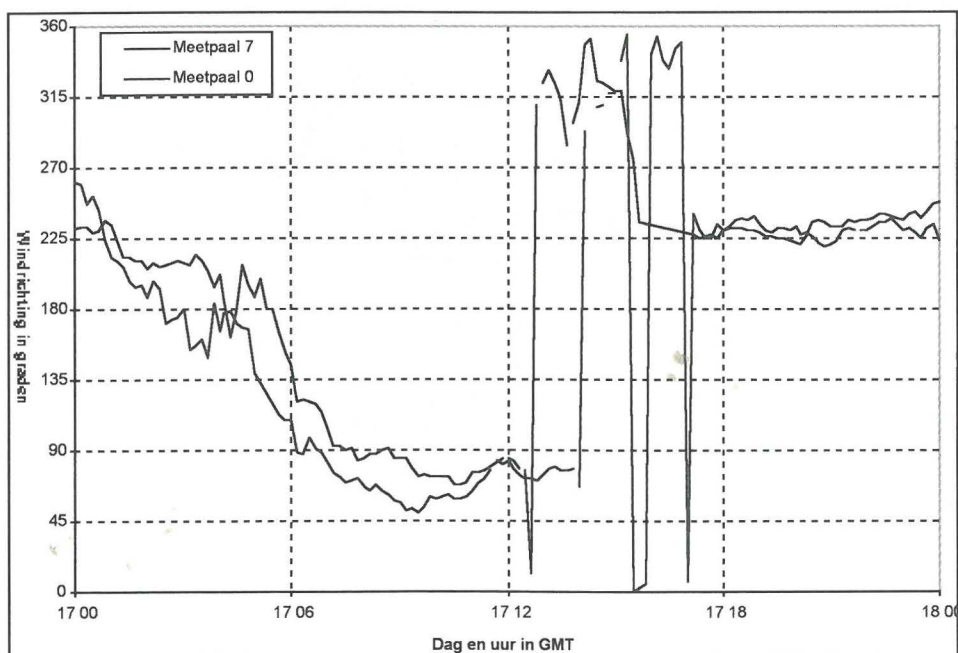
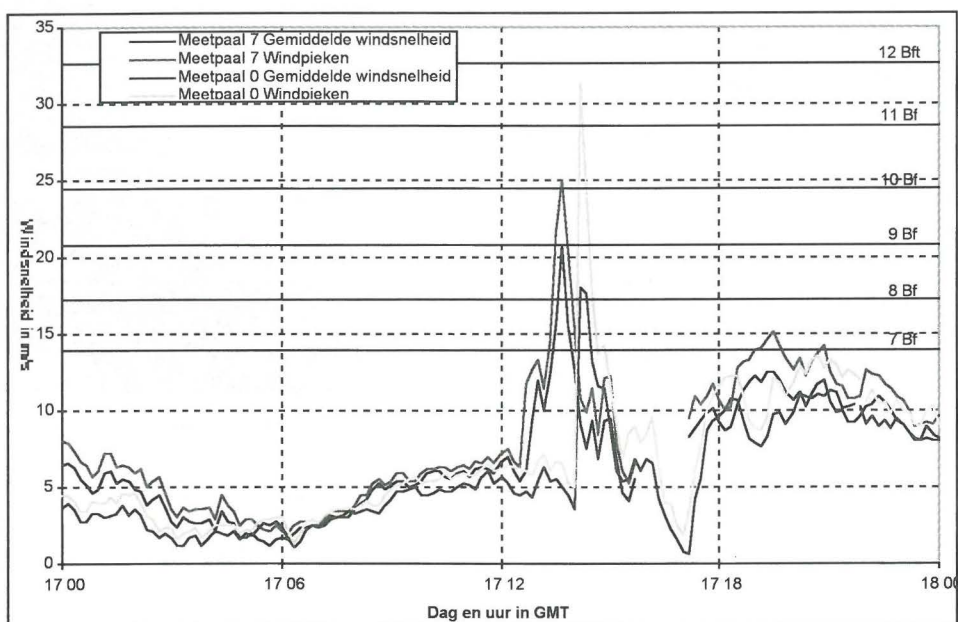
JJS

De Belgische kust kende tijdens de piek van de storm rukwinden tot 105-120 km per uur. Nogal wat evenementen, zoals hier te Middelkerke, dienden in allerijl hun biezen te pakken voor het naderende onheil

de mogelijkheid om dit te verfijnen. De aandacht gaat hierbij vooral uit naar het verbeteren van de voorspellingen voor gevaarlijk weer, op een schaal die – met de huidige mogelijkheden – zo klein mogelijk is. Het onweer van 17 juli illustreert dit passend. Het gebruikte computermodel is het mesoschaalmodel Eta van de Amerikaanse weerdienst, dat in Ukkel wordt gedraaid op een supercomputer en resultaten voor de Benelux genereert.

In het Oceanografisch Meteorologisch Station te Zeebrugge (OMS) was de ochtend van die beruchte 17^{de} juli 2004 een neerslagprognosekaart van het Eta-model beschikbaar (zie pag. 13). Het is op basis van dit soort kaarten dat een kans op pittige onweers gegeven werd voor de kust. Bij een eerste prognose was er sprake van een intense onweerszone t.h.v. de Nederlandse kust, en dit tegen de avond van 17 juli. Kort na de middag werden de weerkaarten aangepast: nu wordt intense neerslag voor onze kust voorspeld!

Vóór de kust van Blankenberge zijn ook enkele heuse windhozen (waterhozen) waargenomen. In onze kennis van windhozen zitten nog vele lacunes, maar recent Amerikaans onderzoek toont aan dat ze bij voorkeur gevormd worden in gebieden met een grote windschering in de onderste luchtlagen. Men spreekt van windschering als de wind sterk varieert in richting en kracht met de hoogte. Het is ook logisch dat, indien de wind op enige

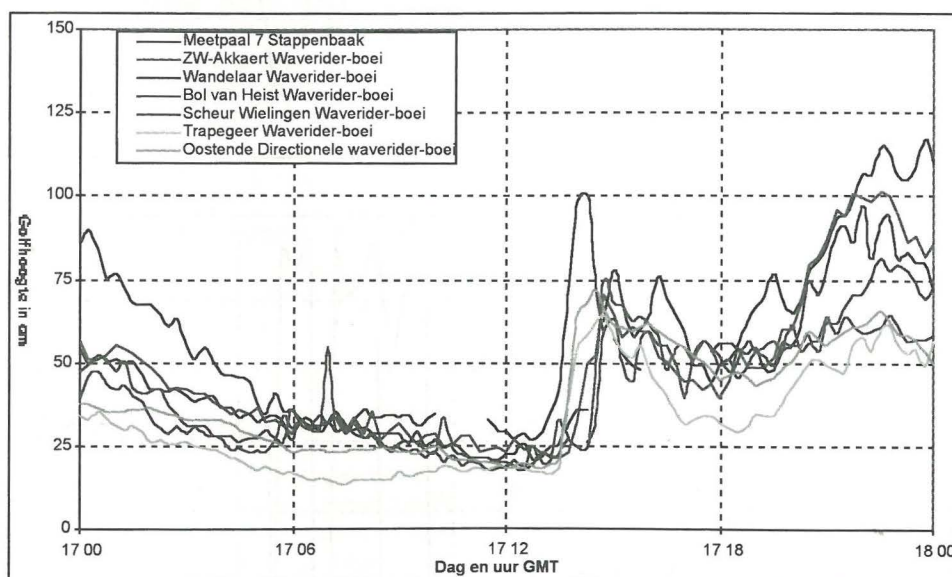


Gemiddelde en piekwind snelheden (m/s), en windrichting (graden) ter hoogte van de Westhinder meetpaal, ca. 30 km uit de Belgische kust gelegen. Ook hier is een abrupte verandering in windsnelheid en -richting op te merken, zij het iets geleidelijker dan aan land (bron: AWZ)



MD

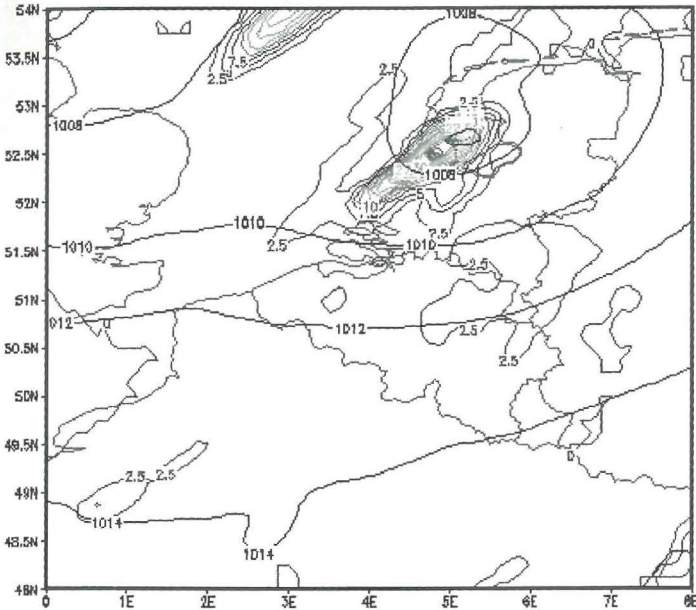
Op 17 juli 2004 veranderde de aanblik van de zee van een zomerse spiegel tot een kolkende watermassa in nauwelijks een uur tijd



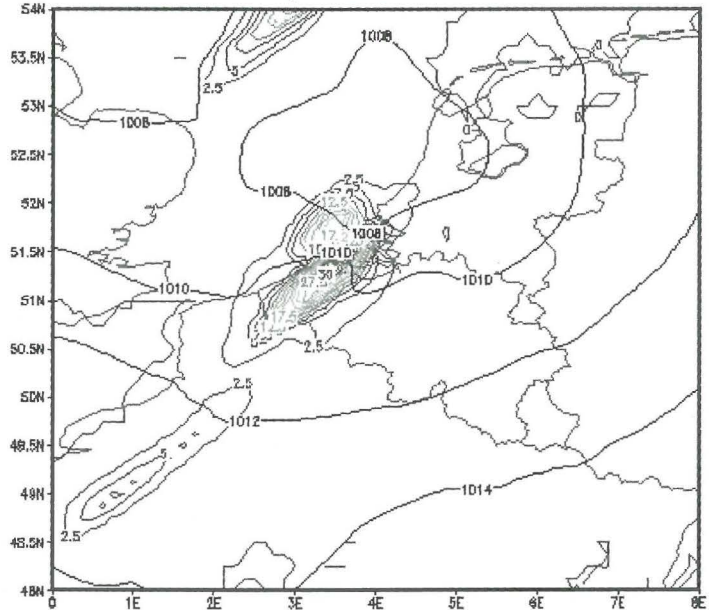
Significante golfhoogtes – een veelgebruikte maat voor de hoogte van de 30% hoogste golven uit een meetperiode – t.h.v. zes meetboeien en een meetpaal in de Belgische zeewateren, zoals gemeten op 17 juli 2004 (bron: AWZ)

hoogte uit een andere richting waait dan aan de grond, en er een sterke stijgstroom aanwezig is bij een zwaar onweer, die stijgende luchtkolom gaat roteren en aanleiding kan geven tot het ontstaan van een windhoos of tornado. Men spreekt van een windhoos als de slurf van die luchtkolom de grond raakt en daar (schadelijke) effecten veroorzaakt. Hoewel dergelijke windhozen heel moeilijk nauwkeurig te voorspellen zijn, merken we toch dat de weercomputer in de buurt van de kust een hoge windschering (> 10 m/s) aangeeft in de onderste laag, zij het enkele uren later dan het tijdstip waarop de windhozen effectief zijn opgetreden (zie fig. pag. 13 linksonder). Hieraan gerelateerd, vond de auteur ook een verhoogde 'tornado-index' die wijst op de kans op hevige rukwinden (zie kaart pag 13 rechts-onder).

NCEP ETA 10km MSLP +18h, 3h accum precip
Sat,17JUL2004 18Z

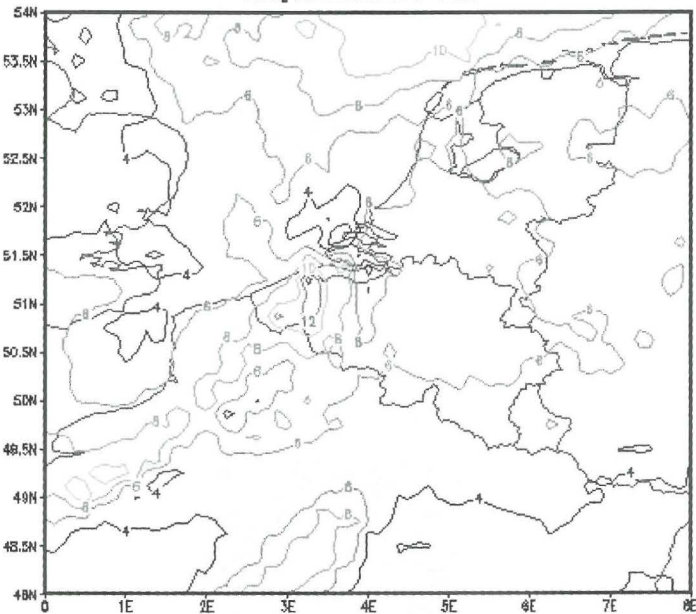


NCEP ETA 10km MSLP +12h, 3h accum precip
Sat, 17 JUL 2004 18Z

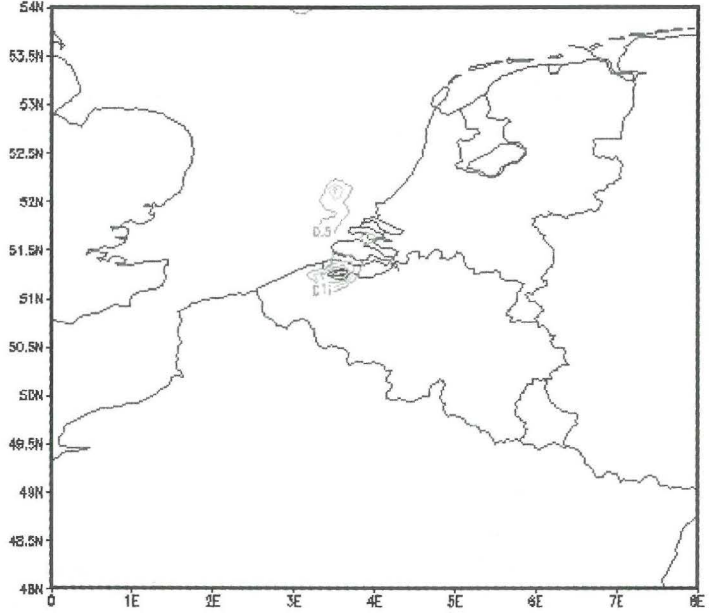


De neerslagprognosekaart van het weerkundig Eta-model voorspelt aanvankelijk hevige onweders boven ZW-Nederland (links). Later wordt de prognose bijgesteld en is er sprake van felle buien aan de Belgische kust (rechts)(bron: KMI)

NCEP ETA 10km 0-1km shear (m/s) +12h
Sat, 17 JUL 2004 18Z



NCEP ETA Significant Tornado Parameter +12h
Sat, 17 JUL 2004 18Z



De weercomputer voorspelde op 17 juli een hoge 'windschering' in de onderste luchtlagen (0-1 km), een aanwijzing dat windhozen konden optreden (bron: KMI)

Weervoorspellingsmodellen gaven voor 17 juli een verhoogde 'tornado-index' aan onze kust, een teken aan de wand dat hevige rukwinden tot de mogelijkheden behoorden (bron: KMI)

Was dit noodweer in al zijn aspecten voorspelbaar?

Het nauwkeurig voorspellen van plaats, tijdstip en hevigheid van een onweer blijft een moeilijke zaak, zo is nog maar eens gebleken. Toch wijst onderzoek uit dat er in zeer gedetailleerde computerberekeningen vaak aanwijzingen zijn voor zware rukwinden bij hevig onweer. Geen enkele prognosetechniek kan als 100% betrouwbaar worden beschouwd. In dit geval geven de berekeningen een

duidelijke indicatie van zwaar weer, maar slechts enkele uren vooraf. Op basis van o.m. deze informatie en de waarnemingen van de neerslagradar werd door het OMS Zeebrugge pas korte tijd vóór het onweer van 17 juli 2004 een waarschuwing gegeven voor zwaar onweer met hagel, felle windstoten en lokaal veel neerslag. Hoewel de weersvoorspellingen een grote evolutie hebben gekend, botten we nog af en toe op gevaarlijke weersfenomenen die pas enkele uren vooraf kunnen voorspeld

worden. Vaak betreft het snel evoluerende en relatief kleine weersystemen.

David Dehenauw
Manager KMI-OMS

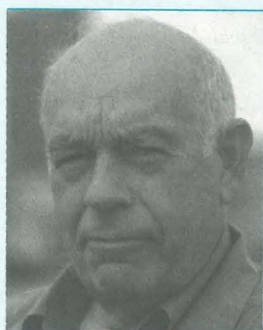
ZEEWOORDEN

nieuw

Een speurtocht naar de naamsverklaring van zandbanken, geulen en andere 'zee-begrippen'

Hebt u zich wel eens afgevraagd waarom de zandbank 'Trapegeer' zo heet, of hoe de 'Kabeljauw' aan zijn naam gekomen is? Of bent u veeleer benieuwd naar de persoon achter de 'Thorntonbank' of naar de ontstaansgeschiedenis van de maritieme term 'kraaienest'? Geen nood, wij zochten de betekenis van de meest intrigerende zeewoorden voor u op en presenteren hieruit per editie van De Grote Rede twee termen: telkens één naam van een zandbank of geul op zee, en één niet-toponym. Met de hulp van een experten-team waagt De Grote Rede zich nu ook op het gladde ijs van de historische en etymologische woordverklaring en laat u meegenieten van de 'best professional judgment' van deze zeewoordenars.

De bemanning van experten kort aan u voorgesteld:



Roland Desnerck
°1938, Oostende

Leraar nederlands/geschiedenis en later directeur, op rust, met sterke interesse voor taal en heemkunde. Auteur van o.a. het Oostends Woordenboek en boeken over de Oostendse en Vlaamse visserij.



Magda Devos
°1948, Klemskerke

Professor aan de Gentse universiteit, binnen de vakgroep Nederlandse Taalkunde. Enthousiast onderzoeker op het gebied van dialectologie en naamkunde.



Willem Lanszweert
°1948, Poperinge

Sinds 1988 conservator (sinds 1976 museummedewerker) van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke.



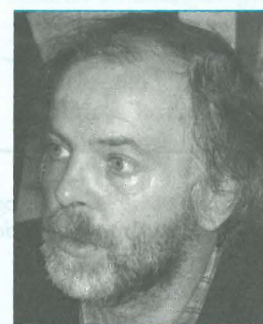
Tomas Termote
°1975, Oostende

Duiker en maritiem archeoloog, gespecialiseerd in wrakken van de Vlaamse Banken en de zuidelijke Noordzee. Maritiem archeoloog van de North Sea Archaeological Team Aquarius vzw.



Carlos Van Cauwenberghe
°1934, Kruishoutem

Industrieel ingenieur en voormalig hoofd van de Hydrografische Dienst bij de afdeling Waterwegen Kust (Oostende); in deze functie verantwoordelijk voor de bathymetrie of de dieptemetingen langs de Vlaamse kust (met als eindproduct drie zeekaarten in analoge en digitale vorm) en voor de opmaak en de publicatie van de getijtafels; sinds zijn pensionering o.a. nog actief als gastleraar Hydrografie aan de KHBO Oostende.



Jan Parmentier
°1956, St-Niklaas

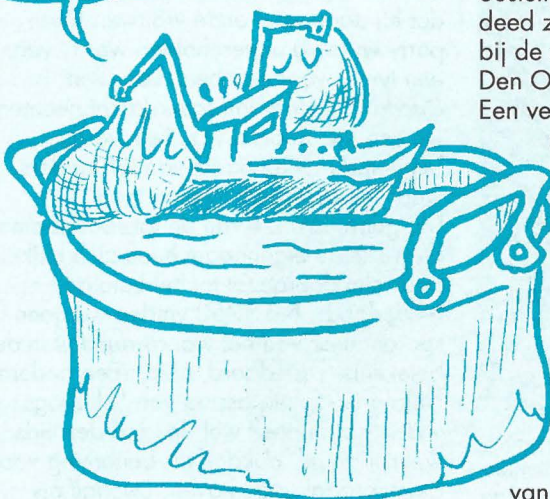
Doctor-assistent aan de Gentse universiteit, binnen de vakgroep Nieuwe Geschiedenis. Gespecialiseerd in maritieme geschiedenis, cartografie, ontdekkingen en overzeese expansie (bv. Verenigde Oost-Indische Compagnie). Daarnaast ook voorzitter van de vzw. Maritieme Archeologie en lid van de stuurgroep Maritiem Erfgoed.

't Potje

De naam 'Potje' komt ook nu nog voor op de officiële zeekaarten, uitgegeven door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (zie onder). Het is een vrij kleine en ondiepe vloedgeul (-5 tot -10 m beneden nulniveau GLLWS) op enkele honderden meters uit het strand van De Panne gelegen, die zich over de Frans-Belgische grens verderzet in het Pas van Duinkerke. Zeewaarts wordt ze begrensd door de zandbank Trapegeer. In oostelijke richting loopt het Potje uit in de ondiepten van de Broersbank en Den Oever. De naam Potje duikt voor het eerst op in de kaart van Stessels van 1866.

De term verwijst naar een geul of diepte, omgeven door hoger gelegen delen van de zeebodem. Het is in de plaats- en waternaamkunde overigens niet ongebruikelijk 'vaatwerk'-namen (pot, pan, schotel, teil, ketel, kom, trog) tot eigennamen te laten evolueren, daar waar laaggelegen plaatsen zoals inzinkingen in het landschap of diepten in zeeën en andere wateren worden bedoeld.

Hallo schat? Wat schafte de pot vanavond?

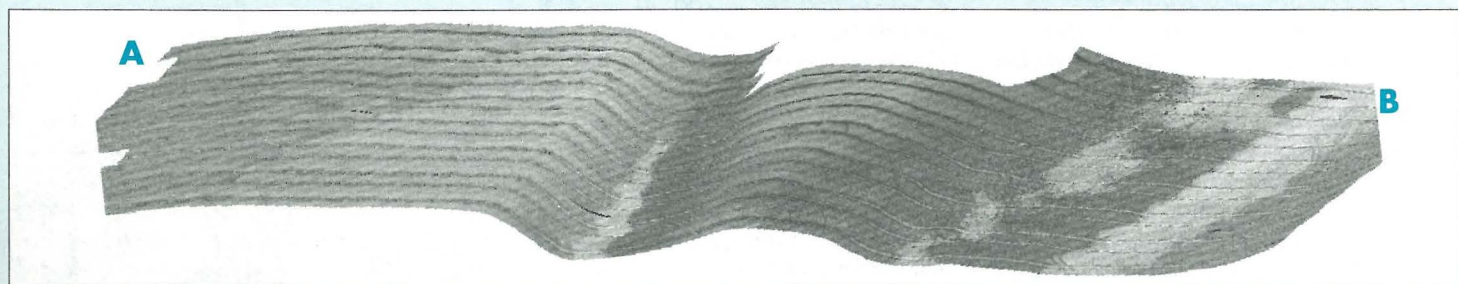
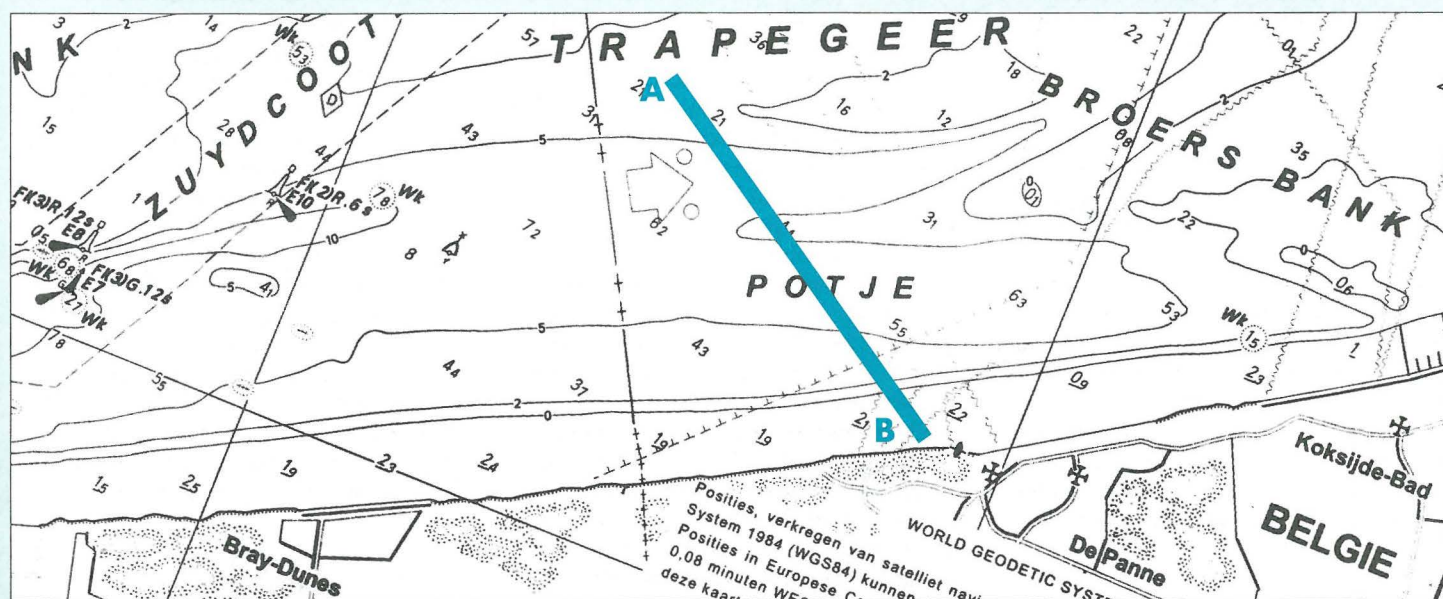


Het woord pot vinden we bv. ook terug in de Pluimpot, een andere naam voor het Gat van Scherpenisse, een vaargeul aan het Zeeuwse Eiland Tolen, en in de Roompot in de Oosterschelde. En net als een pot een stuk vaatwerk is met loodrechte wanden, is ook ons Potje een diepte omgeven door ondieptes.

Tevens blijkt uit een hydrografische studie van de beschikbare (betrouwbare) zee-kaarten sinds 1800, dat de geul 't Potje zich tussen 1801 en 1959-1968 ca. 1 kilometer heeft verplaatst in noord-oostelijke richting. Een analoge trend deed zich in dezelfde periode ook voor bij de omliggende banken, de Trapegeer, Den Oever en de Broersbank.

Een vergelijking tussen twee diepteopnames leert bovendien dat het Potje tussen 1967 en 1997 ca. 30 cm ondieper is geworden.

Als gevolg hiervan geraakte deze geul of 'pas' vanaf de jaren 1930 meer en meer in onbruik voor de scheepvaart en werd de bebakening die de geul aangaf weggenomen. En dan te zeggen dat vóór de eerste wereldoorlog de 'mailboot' nog door deze geul vaarde op nauwelijks 500 meter van het strand!



De term 't Potje verwijst naar een geul of diepte, omgeven door hoger gelegen delen van de zeebodem. Het is in de plaats- en waternaamkunde overigens niet ongebruikelijk 'vaatwerk'-namen (pot, pan, schotel, teil, ketel, kom, trog) tot eigennamen te laten evolueren, daar waar laaggelegen plaatsen - zoals inzinkingen in het landschap of diepten in zeeën en andere wateren - worden bedoeld. Op de zeekaart en op de loodrecht op de kust geregistreerde side-scan sonar opname van de zeebodem (ter hoogte van lijn A-B) is te zien dat het Potje omgeven wordt door de ondieptes Trapegeer en Broersbank (Universiteit Gent, Project Habitat, Programmatorische Overheidsdienst Wetenschapsbeleid en administratie Waterwegen en Zeewezen, afdeling Waterwegen Kust)



MD

Dukdalven zijn zware, houten paalconstructies in havens die dienen om aan te meren of om de vaargeul aan te duiden. Hier het niet voltallige 'Zeewoordenteam' temidden een decor van dukdalven in de haven van Oostende

Dukdalf

Deze in maritieme kringen welbekende term, duidt op de zware, houten palen die in havens worden aangewend om schepen aan te meren of om de vaargeul aan te duiden. Ze bestaan uit verticale balken, geschoord door horizontale en diagonale verbindingen. Vaak vindt men deze constructies in de havengeul, vóór sluizen en bruggen waar schepen moeten manoeuvreren.

De meest plausibele verklaring ziet *dukda*lf als een verbastering van Duc d'Albe, de Franse benaming voor de hertog van Alva. Deze Spaanse veldheer, wiens volledige naam Fernando Alvarez de Toledo luidde (1507-1582) voerde van 1567 tot 1573 – tijdens de Spaanse bezetting van de Nederlanden op last van koning Filips II – een waar schrikbewind over onze gewesten. In Brussel zette hij een bijzondere rechtbank op die 18.000 mensen liet terechtstellen, waardoor hij in het collectieve geheugen van de bewoners der Lage Landen gegrift staat als de grootste tiran uit de vaderlandse geschiedenis. In de 16^{de} eeuwse

volksmond en ook later werd hij op z'n Frans duc d'alve (wat in de Nederlandse uitspraak klonk als *dukda*lf) genoemd, getuige een citaat van Wigardus van Winschooten uit 1681: "*Dukdalf, een gebroken woord, dog seer bekend in deese Nederlanden, als hebbende de naam van dien wreeden bloedhond Duc de Alba, Gouverneur van deese Landen*". Een tijdlang is de *dukda*lf in de gewone Nederlandse woordenschat gebruikt ter aanduiding voor een dictator, een wreedaard, een tiran. Zo schrijft de Nederlandse auteur Justus van Effen in 1731 in zijn tijdschrift de *Hollandsche Spectator* dat hij door een bende vrouwen ("een party wyven") uitgescholden werd "voor een tyran, voor een beul, voor een *Ducda*lf". Zo'n naamsoverdracht noemen we een metafoor, d.w.z. iets wordt benoemd met de naam van iets anders, waar het gelijkenis mee vertoont. Die gebruikswijze van de tot soortnaam ontwikkelde eigennaam heeft zich blijkbaar niet doorgezet tot het huidige Nederlands. Na 1750 vinden we geen sporen meer van het woord *dukda*lf in de betekenis 'wreedaard, tiran'. Een andere metaforische toepassing van 's hertogs volkse naam heeft wel de tand des tijds weerstaan, nl. *dukda*lf als benaming voor de meerpaal in de haven. *Ducda*lf als naam voor die paal, is behalve een metafoor ook een eponiem, nl. een soortnaam afgeleid van een persoonsnaam. Als zodanig duikt het woord voor het eerst in geschriften op in een bron uit het Oost-Friese Emden, waar de Watergeuzen (de tegenstanders van de Spanjaarden in de Tachtigjarige Oorlog) een basis hadden.

Vraag blijft welke gelijkenis men zag tussen een meerpaal en de bloeddorstige hertog? Daarover lopen de meningen uiteen. Ewoud Sanders, in zijn *Eponiemen Woordenboek* (1990), noemt er vijf: 1) de hertog was even hard en onverzettelijk als een *dukda*lf, 2) de meerpaal werd door de hertog uitgevonden of ingevoerd, 3) de scheepstrossen worden zo strak om de *dukda*lf aangesnoerd dat men er graag de hals van de hertog zelf in zag, 4) door de beweging van het water lijkt de paal voortdurend te duiken en ook Alva ontliet de strijd wel eens, 5) de meerpaal werd naar Alva genoemd om hem te vernederen. Immers, op een afstand gezien hebben de palen enigszins de gedaante van een mager menschenhoofd, dat uit een Spaanse mantel steekt.

Magda Devos vindt verklaring (3) – met haat en (machteloze) woede als voedingsbodem voor taalcreativiteit – het meest plausibel,

gezien de haat die de bevolking voor deze "bloedhond" koesterde. Een lichtjes afwijkende variant hiervan wordt in Gent verteld, nl. dat men Alva op zijn kop wilde slaan met dezelfde zware hamers waarmee *dukda*lven in de bodem worden geheid.

Volgens sommigen zou het woord *dukda*lf ontstaan zijn in Amsterdam, maar daarvoor worden geen bewijzen aangebracht. Waarschijnlijker lijkt dat de naam herkomstig is uit de opstandiger havensteden dan het toen nog koningsgezinde Amsterdam, zoals Gent of Antwerpen, waar het protestantisme diep wortel had geschoten en waar de vijandigheid tegenover de Spanjaarden veel nadrukkelijker verspreid was in brede lagen van de bevolking. En waar men er luidop van droomde om die vreselijke Duc d'Alve te trakteren op een paar pittige slagen van de heihamer, kwestie van hem definitief onschadelijk te maken. Een andere verklaring vinden we in het etymologisch woordenboek Van Dale. Volgens deze bron zou *dukda*lf ook kunnen zijn gevormd uit twee andere woorden, namelijk het Middelnederlandse dock(e) ('klos, blok, scheepsdok') en dolfijn (Engelse 'dolphin' betekent ook nu nog meerpaal), en naderhand vervormd tot *dukda*lf. Deze verklaring is echter minder plausibel, en wel om twee redenen. Enerzijds is de overgang van de veronderstelde oorspronkelijke Nederlandse vorm dokdolfijn naar *dukda*lve/*dukda*lf klankwettig moeilijk hard te maken (vanwaar de klinkerovergang o > u in het eerste deel, als het woord dok in geen enkel Nederlands dialect tot duk is geëvolueerd?). Anderzijds kan in de historische bronnen van het Nederlands en zijn dialecten ook nergens een wisselvorm van *dukda*lf worden teruggevonden die in zijn fonetische gedaante naar de vermeende grondvorm dokdolfijn verwijst: noch het eerste, noch het tweede bestanddeel van het woord worden ooit met het klinkerteken 'o' gespeld.



Opborrelend water op het strand: waar komt het vandaan?

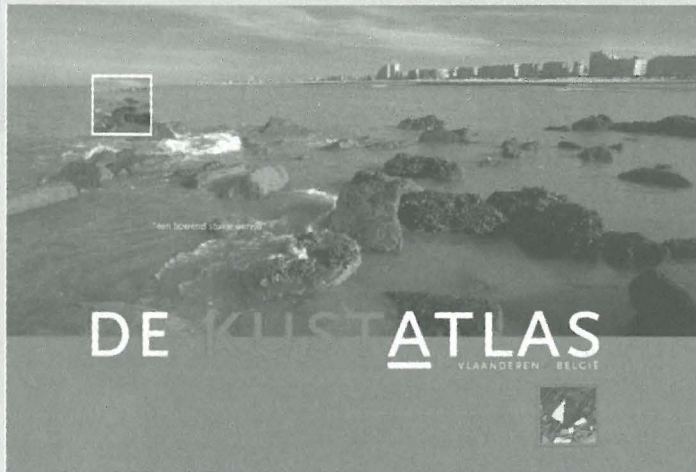
Een tijdje terug mailde dhr. Johan Leon naar het Vlaams Instituut voor de Zee met de volgende vraag: "Enkele jaren geleden, ergens eind augustus, wandelde ik tussen Koksijde en Nieuwpoort op het strand toen ik tegenaan de eblijn plots een 'put' met een diameter van ca. 0,5 m opmerkte waar het water sterk in opborrelde, zonder evenwel luchtbellen vrij te geven. Verderop waren er nog twee gelijkaardige, maar kleinere 'bronnen' van opborrelend water. De redders wisten ook niet wat het was. Volgens mij was het gewoon grondwater (smaakte niet echt zout) maar zeker ben ik hier niet van. Tot op heden heb ik het antwoord niet gevonden. Weten jullie een verklaring voor dit fenomeen?" Uiteraard deden we ons uiterste best om de heer Leon van antwoord te dienen en kwamen na enkele omzwervingen tot de volgende verklaring:

'Opborrelend' water tegenaan de eblijn zou eventueel zout water kunnen zijn dat bij extreem laag tij en enig strandreliëf terugvloeit uit het hoger gelegen en met zeewater verzadigd strand (alhoewel hier dan geen sprake is van echt opborrelend water, maar veeleer afstromend zout water). Veel aannemelijker echter is dat u getuige bent geweest van de opborreling van zoet (of licht brak) duinwater dat omhoog stuwt t.h.v. de laagste laagwaterlijn. Immers, onder de duinen bevindt zich een zogenaamde 'zoetwaterlens' die ontstaat doordat zoet regenwater in de zandmassa

(ca. 30 m dik) doorsijpelt tot het gestopt wordt door dieper gelegen ondoorlaatbare (klei)lagen (soms tot 100 m dik). Deze zoetwaterlens is vooral bekend vanwege haar betekenis voor de drinkwaterwinning. Deze zoetwaterlaag stopt echter niet aan de duin-strandovergang, maar strekt zich als een 'lens' doorgaans uit tot in de buurt van de laagste laagwaterlijn. Op het middelste deel van het strand – grosso modo tussen de gemiddelde hoog- en de laagwaterlijn – wordt ze bedekt door een zoutwaterlaag. Dit leidt hier tot het merkwaardige fenomeen dat zwaarder zout water 'drijft' bovenop lichtere zoet water! De oorsprong van dit zout water in de bovenste lagen van het middelstrand is terug te brengen op rechtstreekse infiltratie op het hoogstrand bij hoogtij en langzame insijpeling op het laagstrand bij laagtij. Net onder deze zone (d.i. thv de laagste laagwaterlijn) en net erboven (thv de duinvoet) kan bij voldoende druk van de zoetwaterlens zoetwater opgestuwd worden tot aan het oppervlak, wat het zichtbaar maakt voor wandelaars als u. Deze geschetste toestand van de zoetwaterlens op een strand is uiteraard afhankelijk van heel wat factoren (natuurlijke bv. neerslag, zowel als onnatuurlijke bv. verstoring natuurlijke overgang duin-strand d.m.v. dijken), waardoor ze zowel tijds- als plaatsafhankelijk is. Prof. Luc Lebbe en medewerkers van het Laboratorium voor Toegepaste Geologie en Hydrogeologie aan de Gentse Universiteit hebben heel wat onderzoek verricht m.b.t. dit fenomeen. Ook nog leuk om weten is dat bioloog Tom Gheschiere ooit faunastalen nam rond zo'n opborreling op het strand t.h.v. de Westhoek (De Panne) en wat bleek? Het krioelde van vrijlevende (= niet-parasitaire) aaltjes die normaal gekend zijn van de duinen, terwijl net buiten de invloedssfeer van de opborreling het strand gekenmerkt werd door mariene aaltjes (dit zijn aaltjes die typisch zijn voor zeewater).

Nieuwe atlas over onze kust verschenen

Eind oktober 2004 verscheen de eerste Vlaamse Kustatlas, een unieke publicatie van het Coördinatiepunt voor Geïntegreerd Beheer van Kustgebieden (<http://www.kustbeheer.be>). Deze Kustatlas brengt in ruim 100 pagina's en vele kaarten een boeiend overzicht van de typische kenmerken van onze kust, en is ongetwijfeld een hebbeding voor elke rechtgeaarde kustfanaat. De atlas behandelt thema's als bv. het fysisch milieu, het gebruik van de zee, toerisme, industrie, visserij, natuur, zeewering en covert zowel de ondiepe zeegebieden binnen de 12-mijlsgrens als de zeereep en poldergebieden. Het boek werd op 18 oktober voorgesteld ter gelegenheid van een persconferentie te Oostende. Meer info: kathy.belpaeme@vliz.be of op +32-(0)59 34 21 41.



De Codex van de kust: wegwijs in wetgeving

In onze kustzone gelden tal van reglementen, gaande van internationale verdragen en Europese richtlijnen, tot gemeentelijke politiereglementen. Veel van deze wetgeving wordt regelmatig gewijzigd en aangepast aan de noden van de tijd. Dat maakt het er voor gebruikers van de kustzone echter niet gemakkelijker op om nog een goed zicht te behouden op de geldende wetgeving. In opdracht van de afdeling Kust van de administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ-WWK) werden voor het eerst in Vlaanderen de meest relevante wetteksten voor de Belgische kustzone gebundeld in één codex. Deze uitgave van uitgeverij Vanden Broele bestaat uit vier delen: internationale, federale, Vlaamse en gemeentelijke regelgeving. Ze omvat de gecoördineerde wetteksten, bijgewerkt tot 31 december 2003. De volle referentie luidt: MAES, F. en CLIQUET, A., Codex wetgeving kustzone, in opdracht van Afdeling Waterwegen Kust van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Brugge, Vanden Broele, 2004, 1500p.

Naast deze codex bestaat al sinds enkele jaren een inventarisatie van de wetgeving in de kustzone: deze omvat een opsomming en korte uitleg over de toepasselijke wetgeving, maar omvat niet de wetteksten zelf (CLIQUET, A., LAMBRECHT, J. en MAES, F., Juridische inventarisatie van de kustzone in België, 2^{de} update, Studie in opdracht van de Administratie Waterwegen en Zeewezen, Afdeling Waterwegen Kust, - Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - , Gent, Maritiem Instituut/Vakgroep Internationaal Publiekrecht, augustus 2004, 88p).

Expeditie Zeeleeuw: een vernieuwend jongerenproject over de zee

Jongeren op een eigentijdse manier voeling doen krijgen met het vele zeewetenschappelijke werk in Vlaanderen, daar draait 'Expeditie Zeeleeuw' rond (<http://www.expeditiezeeleeuw.be>). Via het medium internet worden 17-18 jarigen ondergedompeld in tien probleemvelden die met de zee van doen hebben (klimaat, scheepvaart, visserij, biodiversiteit, vervuiling, erfgoed, zeelucht, strandafval, ruimtelijke planning, oorlogsmunitie). Tevens worden ze gestimuleerd om zelf met creatieve, onderbouwde oplossingen voor de dag te komen. Is kweek van kabeljauw een alternatief voor de tanende visserij op de soort? Hoe vaar je een haven binnen, rekening houdend met golven, ondiepten en weersomstandigheden? Wat met de gedumpte oorlogsmunitie voor de kust van Heist? Deze problemen zijn representatief voor het werk van een vijf-honderdtal Vlaamse wetenschappers actief in de Noordzee. De klas die het best scoort in het voorstellen van oplossingen wint een heuse expeditie met het oceanografisch schip De Zeeleeuw.

Dit educatieve e-learning project voor de derde graad secundair onderwijs (ASO, TSO, BSO) is een initiatief van het Vlaams Instituut voor de Zee in een partnerschap met SHE Consultancy en de administratie Waterwegen en Zeewezen, afdeling DAB Vloot. Het kadert in het actieplan Wetenschapsinformatie en Innovatie van de Vlaamse Gemeenschap en wil 17-18 jarigen aanzetten om een studierichting te kiezen die betrekking heeft op wetenschappelijk onderzoek en maritieme technologie. 'Expeditie Zeeleeuw' is een invulling van de vakoverschrijdende eindtermen, waarbij probleemgestuurd en sociaal leren centraal staan. Het effectieve leertraject loopt van 12 januari tot 23 maart 2005. Inschrijven kan via de site tot 15 december 2004.

VL

Jongeren op een eigentijdse manier voeling doen krijgen met het vele zeewetenschappelijke werk in Vlaanderen, daar draait 'Expeditie Zeeleeuw' rond (<http://www.expeditiezeeleeuw.be>). Via het medium internet worden 17-18 jarigen ondergedompeld in tien probleemvelden die met de zee van doen hebben

Onderzoeksschepen belangrijk als platformen voor zeewetenschappelijk onderzoek en marien/maritiem beleid

De zee op een duurzame wijze beheren vereist degelijk onderzoek. En voor dit zeewetenschappelijk onderzoek geldt dat het staat of valt met de beschikbaarheid aan degelijk uitgeruste oceanografische schepen. Zo ook in ons landje, waar drie schepen permanent worden ingezet bij het uitvoeren van onderzoeks- of monitoringopdrachten in de zuidelijke Noordzee. De 'Belgica', sinds 1984 in de vaart als federaal onderzoeksschip, en de 'Zeeleeuw', in 2001 door de Vlaamse overheid omgebouwd tot onderzoeksschip, schuimen dezer dagen onze zeeën af met aan boord een publiek van voornamelijk wetenschappers. Beide schepen konden reeds een schat aan onderzoeksgegevens verzamelen over de biologische, chemische, fysische, geologische en hydrodynamische processen die zich op zee afspelen. De 'Ter Streep', eveneens in beheer van de Vlaamse administratie Waterwegen en Zeewezen, is met name belast met het opmeten van de diepteligging van onze kust en het vervullen van diverse monitoringtaken. Naast onderzoeksmatige opdrachten vervullen deze schepen ook een rol in een aantal meer educatief gerichte initiatieven.

In een hoger geschetst bericht werd reeds dieper ingegaan op het project 'Expeditie Zeeleeuw', waarbij 17-18 jarigen eerst virtueel en later daadwerkelijk het ruime sop kiezen om oplossingen te zoeken voor zeeproblemen. Het schip zal mede door dit initiatief binnenkort extra in de kijker komen te staan.

Maar het zelfde geldt ook voor de Belgica. Exact twintig jaar geleden, kwam het Belgisch oceanografisch schip de 'Belgica' in de vaart. Sindsdien is de Belgica – bemand door de Belgische marine en beheerd door de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee (BMM) – jaarlijks meer dan 200 dagen actief geweest op de Noordzee en de directe omgeving. Het Federaal Wetenschapsbeleid en de BMM willen deze verjaardag vieren met een symposium voor wetenschappers, gebruikers van de zee en andere geïnteresseerden, en dit op maandag 25 oktober 2004 in het Albert Hall Complex te Brussel. Er zal o.a. worden gepolst naar de noden van de gebruikers van de zee inzake wetenschappelijk en technologisch onderzoek.

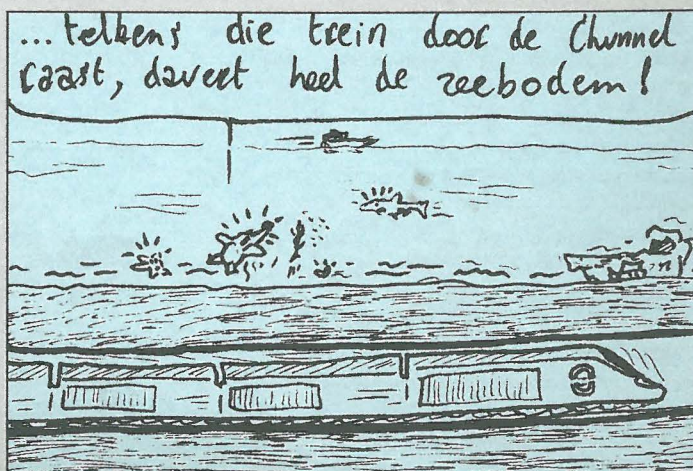
Wat verwacht de privé-sector en de maatschappij van de wetenschappers? Welke uitdagingen moet de Belgica, als één van de platformen voor zeewetenschappelijke dienstverlening, in de toekomst aangaan? Op deze en andere vragen wordt dieper ingegaan tijdens deze feestelijke zitting. Het volledige programma kunt u raadplegen op: <http://www.mumm.ac.be>.



MD

Zeewetenschappelijk onderzoek staat of valt met de beschikbaarheid aan degelijk uitgeruste oceanografische schepen. Zo ook in ons landje, waar drie schepen permanent worden ingezet bij het uitvoeren van onderzoeks- of monitoringopdrachten in de zuidelijke Noordzee

Gierre de zeesterre



Het VLIZ stuurt, ondersteunt en informeert

Het Vlaams Instituut voor de Zee vzw werd in 1999 opgericht door de Vlaamse regering, de provincie West-Vlaanderen en het Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek Vlaanderen en ontvangt binnen het kader van een beheersovereenkomst een jaarlijkse toelage van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en van de provincie.

Het VLIZ heeft als centrale taak het wetenschappelijk onderzoek in de kustzone te ondersteunen en zichtbaar te maken. Hiertoe bouwt het een coördinatieforum, een oceanografisch platform en het Vlaams Marien Data- en Informatiecentrum uit. Daarnaast fungeert het instituut als internationaal aanspreekpunt en verstrekt het adviezen op vraag van de overheid of op eigen initiatief. Het VLIZ staat ook in voor wetenschapspopularisering, sensibilisering en de verdere uitbouw van een mariene mediatheek. Het VLIZ heeft een interfacefunctie tussen wetenschappelijke middelen, overheidsinstanties en het grote publiek.

Vanuit die taakstelling en gedrevenheid wil het VLIZ een katalysator zijn voor het geïntegreerd kustzonebeheer. Het aanbieden van informatie over de kust, het bevorderen van contacten tussen gebruikers, wetenschappers en beleidsmakers en het helpen sturen en ondersteunen van de onderzoekswereld zijn immers noodzakelijke ingrediënten voor geïntegreerd kustzonebeheer.

Wie interesse heeft in alles wat met onderzoek in de kustzone te maken heeft, kan individueel of als groep aansluiten als sympathiserend lid. Uitgebreide informatie over het Vlaams Instituut voor de Zee is beschikbaar op de website (<http://www.vliz.be>) of op het secretariaat (e-mail: info@vliz.be).

De naam 'De Grote Rede' vraagt enige verduidelijking. We hopen met de nodige 'rede' (Van Dale: samenhangende uiting van gedachten over een bepaald onderwerp, gericht tot publiek) een toegang te creëren naar een zo groot mogelijke stroom aan informatie.

En zoals de Grote Rede op de zeekaarten – een geul ten noorden van Oostende – een belangrijke aanloop is van en naar onze kust, wil dit infoblad bruggen slaan tussen de Vlaamse (kust) en federale (zee) bevoegdheden, tussen diverse sectoren, tussen gebruikers sensu stricto en genietters, tussen onderzoekers, beleidslui en het grote publiek. Tenslotte kan dit blad ook wel fungeren als een rustige ankerplaats of rede in onze vaak woelige zeewateren.



Vlaams Instituut voor de Zee



Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap



Provincie
West-Vlaanderen
Door mensen gedreven

Colofon

'De Grote Rede' is een informatieblad over de Vlaamse kust en aangrenzende zee uitgegeven door het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ).

Deze uitgave wil informatie aanbieden en opties aan bod laten komen i.v.m. actuele thema's aansluitend bij het concept 'geïntegreerd kustzonebeheer'.

'De Grote Rede' wordt opgesteld door een zelfschrijvende redactie van dynamische krachten, met ervaring in de onderzoekswereld of met het kustzonebeleid, en gerecruiteerd uit verschillende disciplines en onderzoeksvelden. De leden zetelen in de redactie ten persoonlijke titel en niet als vertegenwoordigers van de instantie waarbij ze zijn tewerkgesteld. Noch de redactie, noch het VLIZ zijn verantwoordelijk voor standpunten vertolkt door derden. 'De Grote Rede' verschijnt driemaal per jaar en kan gratis worden bekomen door aanvraag op onderstaand adres. Reacties op de inhoud zijn steeds welkom bij de redactie. Overname van artikelen is toegelaten mits bronvermelding.

Verantwoordelijke uitgever

Jan Mees, VLIZ
Vismijn Pakhuizen 45-52
B-8400 Oostende, België

Coördinatie en eindredactie

Jan Seys, VLIZ
059 34 21 40
jan.seys@vliz.be

Redactieleden

Kathy Belpaeme, Miguel Berthelot, Dirk Bogaert, Dries Bonte, Cathy Boone, An Cliquet, Steven Degraer, Samuel Deleu, Wim Demaré, Nancy Fockedeu, Jan Haelters, Francis Kerckhof, Françoise Lantsoght, Frank Maes, Jan Mees, Filip Merckx, Theo Notteboom, Sam Provoost, Jan Seys, Björn Vandewalle, Vera Van Lancker, Els Verfaillie, Leen Vermeersch

Zeewoordenteam

Roland Desnerck, Magda Devos, Willem Lanzweert, Jan Parmentier, Jan Seys, Tomas Termote, Carlos Van Cauwenberghe.

Vormgeving

Johan Mahieu

Foto's en grafieken

Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ)

Beheersseenheid Mathematisch Model

Noordzee (BMM)

Misjel Decler (MD)

KMI (KMI)

Jan Seys (JS)

Jean-Jacques Soenen (JJS)

Vlaams Instituut voor de Zee (VL)

Cartoons

Jan-Sebastiaan Debusschere

Drukkerij

De Windroos nv

Gedrukt op biosetpapier 90 g, in een oplage van 3000 ex.

Algemene informatie

VLIZ vzw

Vismijn Pakhuizen 45-52

B-8400 Oostende

Tel.: 059 34 21 30

Fax: 059 34 21 31

e-mail: info@vliz.be

<http://www.vliz.be>

ISSN 1376-926X